ПРЯМАЯ ЛИНИЯ: НАЧАЛЬНИК ГИБДД НА ПРОВОДЕ! стр. 190

№9 (879) Сентябрь 2004

Обзор отличный!

За рулем

стр. 76

ШЕСТЕРО СРЕДНИХ

стр. 38

БОЛЬШОЙ ТЕСТ

VOLVO S60

CHRYSLER SEBRING

SKODA SUPERB

FORD MONDEO

TOYOTA AVENSIS

PEUGEOT 407

стр. 54

ВАЗ ПОКАЗАЛ

КОНЦЕПТ ИЛИ... АВТОМОБИЛЬ НА ЗАВТРА?

ISSN 0321-4249



www.zr.ru



ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

НА ДВОРЕ СЕНТЯБРЬ. ПОЗАДИ ЛЕТНИЕ ОТПУСКА, КАНИКУЛЫ ШКОЛЬНИКОВ И СТУДЕНТОВ – НАПРЯЖЕННОСТЬ НА ДОРОГАХ ВНОВЬ ДОСТИГАЕТ АПОГЕЯ. ДРУЗЬЯ! БУДЬТЕ В ЭТИ ДНИ ЗА РУЛЕМ ОСОБЕННО ВНИМАТЕЛЬНЫ И ПО ОТНОШЕНИЮ ДРУГ К ДРУГУ, И К САМИМ СЕБЕ. ЗА ЛЕТО КТО-ТО ИЗ НАС УТРАТИЛ ПРЕЖНИЕ НАВЫКИ, ПРЕЖНЮЮ СОБРАННОСТЬ, ДЕТИ ЕЩЕ ПРЕБЫВАЮТ В СОСТОЯНИИ ЛЕТНЕЙ БЕЗМЯТЕЖНОСТИ. ПОМНИТЕ ОБ ЭТОМ.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР П. МЕНЬШИХ

В ИЮЛЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 275 550 ЧЕЛОВЕК (РЕКОРД!).

В первую среду каждого месяца с 10 до 19 часов вы можете обратиться в редакцию через Интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений.

ПРИСТЕГИВАЙТЕСЬ – БУДЕМ ВОСПИТЫВАТЬ СЕБЯ

По моему мнению, День вежливости потерпел неудачу по вине автомобилистов. Призыв обозначить свое участие ближним светом поддержан не был. Очень стыдно, соотечественники!

ЮРИЙ, ПОДОЛЬСК

Так уж и потерпел? Помните байку о том, почему в Англии такие ровные газоны? Да потому, что их подстригают каждый день несколько веков! Так и с нашей вежливостью – за один день ничего не изменится... Но начинать-то нужно – мы начали, думаю, сделали успешный шаг к цивилизации. Главный автоинспектор страны общался в этот день с «зарулевцами» в прямом эфире, выступал по «Маяку», в «Вестях». Сайт ЗР посетили десятки тысяч – все они стали участниками нашей всероссийской акции, более того, к ней присоединились наши спецкоры-иностранцы. Отчет в номере (с. 188) прочитают еще 3,5 млн. автомобилистов. Так что вы просто не оценили масштабов события. Каждый из нас, если считает себя воспитанным человеком, обязан быть пристегнутым за рулем, предупредительным, внимательным. Да, все еще только начинается – будем воспитывать себя!

MADE IN RUSSIA?

Вы наверняка слышали про сделку молодого российского олигарха, купившего британское автопредприятие. Как вы думаете, насколько реальны его планы (если они на самом деле есть) начать сборку этих эксклюзивных автомобилей на территории России? Забавно, конечно, иметь такие авто с шильдиком «Made in Russia».

АНДРЕЙ

Не стоит воспринимать покупку мелкой полукустарной фирмы TVR как событие в британском, российском, а тем более, мировом автопроме. Эта фирма вообще никогда не была в лидерах даже среди небольших компаний, специализирующихся на эксклюзивных спортивных авто. Чтобы стать таким лидером, недостаточно вложить пусть и большие деньги в известную или малоизвестную фирму – нужны годы неустанной работы целой команды специалистов. Если же говорить о России, то она нуждается не в дорогих игрушках, а в серьезных инвестициях и толковых менеджерах для производства массовых автомобилей. В общем, полагаю, состоявшаяся покупка останется разве что забавным – не более того – фактом.

ОТ ЛУЦКА ДО МОНТЕВИДЕО

Вазовские автомобили собирают не только в России. Но хотелось бы знать конкретно: какие и в каких странах?

ЧИТАТЕЛЬ

Сборку автомобилей по лицензии ОАО «АвтоВАЗ» ведут несколько украинских предприятий: в Луцке (модели 2104, 2107, 2109 и 21099), Херсоне (2104 и 2107), Запорожье (2109 и 21099) и Кременчуге (2107, 2104, 2105). Из стран дальнего зарубежья вазовские машинокомплекты поступают в г. Кито, Эквадор (2106 и 21214), в Каир, Египет (2107) и Монтевидео, Уругвай (21214). Всего в этом году за границей будет собрано свыше 200 тысяч автомобилей марки ВАЗ.

ВСЕ ОЧЕНЬ ПРОСТО

Оформляя полис ОСАГО, внес в него перечень водителей, которых допускаю управлять моим автомобилем. Сейчас возникла необходимость расширить этот список. Как это сделать? Неужели оформлять новый полис?

М. СЕРОВСКИЙ, МОСКВА (по телефону)

Нового полиса оформлять не придется. Просто-напросто надо обратиться в свою страховую компанию с заявлением о том, что вносите изменения в список водителей, допущенных к управлению вашим транспортным средством. В этом случае с вами составляют дополнительное соглашение к полису, в которое вносят данные на новых водителей, не вошедших в основной список. Дополнительное соглашение надо возить с собой наряду с полисом.

ЭТО ВАЗУ НИПОЧЕМ

Как вы оцениваете перспективы АвтоВАЗа на ближайшие два-три года в связи со скорым появлением «Рено-Логан» объявленной стоимостью от 7000 евро, а также продажей на рынке иномарок российской сборки, бывших в употреблении, – «Форда-Фокус», КИА и др.

ЕВГЕНИЙ, ВОЛГОГРАД

Спрос на недорогие машины в стране достаточно велик, и, думаю, рынок легко проглотит 50–60 тысяч «логанов» без какого-либо ущерба для продаж ВАЗа. Вторичный же рынок дешевых иномарок местной сборки вообще пока малочислен. Словом, явной угрозы ВАЗу не вижу – а конкуренция ему нужна! Вернее, она нужна всем нам, чтобы был больший выбор.







АКТУАЛЬНО



ТЕХНИКА



НА ЧЕТНОМ МЕСТЕ

В конце сентября на Парижском автосалоне ожидается мировая премьера «Ситроена» с новым четным индексом – С4. Он будет представлен сразу в двух версиях – купе и пятидверный хэтчбек. При этом новинки несколько различаются стилистически: в облике хэтчбека преобладают плавные, округлые линии, а у купе – стремительные острые грани. Несмотря на это, оба «ситроена» обладают одинаковым коэффициентом аэродинамического сопротивления C_x=0,28.



Из технических новинок семейства «четверок» стоит отметить электронное устройство, предупреждающее водителя об уходе с полосы движения; оно работает с инфракрасным датчиком линий разметки. Еще – адаптивный головной ксеноновый свет, мониторинг давления воздуха в шинах.

Но самое неординарное спряталось в ступице баранки – она... не вращается в поворотах! Это позволяет удобно размещать органы управления аудиосистемой и телефоном и, главное, выкроить подушку безопасности по фигуре водителя – она «выстрелит» в него всегда в одном и том же положении.

Комбинация приборов, расположенная в центре «торпедо», представляет собой прозрачную жидкокристаллическую мембрану. Контрастность картинки автоматически подстраивается в зависимости от освещенности: она легко читается как ночью, так и в солнечный полдень. Чтобы окончательно «добить» водителя ненавязчивым комфортом, в панель приборов интегрирован... автоматический дозатор дезодоранта.

CITROËN C4

- **Двигатель** - бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем - 4х16х1361 см^3; мощность - 65 кВт/88 л. с. при 5250 об/мин: максимальный крутящий момент - 133 Н·м при 3250 об/мин.
- **Трансмиссия** - переднеприводная.
- **Кузов** - 5-местный 5-дверный хэтчбек или 3-дверное купе.

«МИШЛЕН» ИЗ ДАВЫДОВО

Французская компания открыла завод в России. На церемонии по этому случаю присутствовали руководитель группы компаний «Мишлен» Эдуард Мишлен и губернатор Подмосковья Борис Громов. Расположенное в 100 км от столицы, в деревне Давыдово, предприятие начало выпуск шин размерностью 13, 14, 15 и 16 дюймов. Это летние «Мишлен-Энерджи» с пониженным сопротивлением качению и высокими сцепными свойствами и нешипованные зимние «Мишлен-Альпин 2», хорошо зарекомендовавшие себя не только на заснеженной, но и на мокрой дороге.

Пока завод выпускает 1000 шин в день, но уже в 2005 году производство возрастет до 2,1 млн. в год. Все покрышки из импортных комплектующих, их делают по технологии компании. В 2003 году «Мишлен» произвел 190 млн. шин в 18 странах мира.



ПОКУПКА СМОЛЕНСКОГО

Московская фирма «Спортмобиль» стала эксклюзивным дилером редкой марки TVR. О ней в России по-настоящему услышали после того, как у фирмы стал новый владелец – российский предприниматель Николай Смоленский. Первыми на нашем рынке появятся TVR Tuscan и TVR Tuscan S. Что это за машины? Пространственная рама, настоящее гоночное шасси, рядные «шестерки» с сухим картером объемом 3,6 и 4,0 л. Разгон до 100 км/ч примерно за 4 секунды гарантирован не только мощностью 350 и 400 л. с. соответственно, но и массой автомобиля – 1100 кг. Цена машины с такими показателями и оригинальным обликом – от 49 800 фунтов стерлингов, что в пересчете на более привычные доллары составит примерно 92 тысячи.



ТРЕТЬЕ ОТКРЫТИЕ

Представляя третье поколение вседорожника «Дискавери», компания «Ленд-Ровер» отрекомендовала новинку: «полностью новый SUV премиум-класса с дружественными пользователю технологиями». В этом дословном переводе ясно виден намек на компьютерный уклон в разработке автомобиля. Речь идет о примененной впервые (если не считать концепта «Рейндж-Стормер») патентованной системе «Террейн Респонз» – распознавания местности.

Водителю не нужно ломать голову, выбирая между многочисленными режимами работы трансмиссии, достаточно лишь повернуть ручку в одно из положений: трава – гравий – снег – грязь – песок – камни. Чтобы определиться, хватит беглого взгляда в окно. Остальное сделает электроника, причем ее вмешательство не ограничится лишь манипуляцией с полным приводом и демультипликатором. Она одновременно «настроит» дорожный просвет, обороты двигателя, систему торможения на спуске. Иначе говоря, новая ручка не просто заменит привычную пару рычагов, а позволит более точно подобрать режим работы всех систем автомобиля. Кроме того, фары «Дискавери» сами повернут свой луч куда надо, высветив возможные препятствия на избранном курсе.

Следующая новация – так называемая интегрированная, то есть неотделимая от кузова рама. Такая архитектура обеспечивает необходимую жесткость и прочность, сохраняя достоинства несущего кузова.

Под капотом у третьего «Дискавери» могут быть, например, 4,4-литровая «восьмерка», аналогичная устанавливаемой на «ягуары», или новый турбодизель TDV6.

LAND ROVER DISCOVERY 3

- Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x4400 см³; мощность – 220 кВт/299 л. с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 425 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-7-местный 5-дверный; дорожный просвет – 255 мм. Колеса – 255/60R18.





КОРОТКО

Автомобильный бизнес Южной Кореи проявляет большой интерес к созданию в России крупного автомобильного производства. Как сообщил представитель Минпромэнерго РФ, такое производство может быть открыто на площадке Елабужского завода легковых автомобилей. При этом корейская сторона рассматривает вопрос о сотрудничестве с ГАЗом, УАЗом и рядом других предприятий.

В августе на СП «GM-АвтоВАЗ» шла сборка первого и второго пилотных вариантов «Шевроле-Вива» на платформе «Опель-Астра Т-3000». Производство этой модели начнется в конце сентября и до конца года будет собрано 456 таких автомобилей.

Пять звезд набрал в ходе крэш-тестов EuroNCAP автомобиль «Пежо-407», получив 34 балла из 37 возможных.



Особо отмечены великолепная защита от лобового удара и забота о пешеходах – машина снабжена необходимым зазором между капотом и двигателем, а также слоем мягкого герметика в бампере.

Лидер японского автопрома «Тойота» намерена в семь раз увеличить производство автомобилей с гибридным двигателем и в 2005 году продать 300 тысяч таких машин. Готовятся к запуску в производство две новые модели «гибридов». Обсуждается вопрос о продаже таких автомобилей и в России.

Впечатляющими цифрами похвастался завод «УзДэу»: в первом полугодии он увеличил выпуск на 70,1%. Особенно прибавили в поголовье крошки «матизы» – здесь рост объемов процентами просто не измерить: в 9,2 раза – вот верный показатель.



МОЛОДО – ЗЕЛЕНО?

Пожалуй, по отношению к появившемуся менее двух лет назад новому брэнду «Сайен» (его раскручивает в США «Тойота») так не скажешь. Первые две модели xA и xB – по сути, клоны японских малолитражек – американцы приняли на ура. В отличие от них, модель tC – первая самостоятельная разработка, правда, созданная на базе известных «Авенсиса» и «Селики».

Во внешности машины чувствуется влияние фирменных стилей «Тойоты» и «Лексуса», что для доступного молодежного авто можно расценивать как комплимент. «Мы фокусировались на стиле, свободе и самовыражении», – говорит глава подразделения Джим Фэрли. И он не лукавит: по статистике каждый покупатель «Сайена» тратит на бесчисленные аксессуары, призванные выделить его машину из толпы, более тысячи долларов.

Новинку, которая поступила в продажу в США в июне, можно неплохо «зарядить». С помощью готовых комплектов выпускной системы и турбонагнетателя и без того довольно мощный двигатель развивает свыше 200 л. с. Есть в списке опций более низкие пружины и жесткие амортизаторы, 19-дюймовые колеса... Вкупе с удачной развесовкой (61:39) это придает модели tC выраженный спортивный характер.

Но и в базовой комплектации модель удовлетворит многих: панорамный люк, дисковые тормоза и легкосплавные колеса, стеклоподъемники, зеркала и дверь багажника с электроприводами, аудиосистема... Учитывая стартовую цену спорткупе (именно так позиционирует машину «Тойота») немногим более 16 тысяч долларов, в успехе можно не сомневаться.

SCION tC

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2362 см^3; мощность – 119 кВт/162 л. с. при 5700 об/мин; максимальный крутящий момент – 221 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – 5-ступенчатая механическая или автоматическая.
- Кузов – 5-местный; база – 2700 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4419x1755x1414 мм; снаряженная масса – 1318 кг.
- Расход топлива в городском и пригородном цикле – 10,6 и 7,8 л/100 км.

«АСТРА» РАСПУСКАЕТСЯ В СЕНТЯБРЕ

В середине лета на Дмитровском автополигоне прошла российская презентация нового поколения «Опеля-Астра» (ЗР, 2004, № 5). К нам будут поставлять пятидверные хэтчбеки с 16-клапанными бензиновыми моторами серии ЭКОТЕК мощностью 90–125 л. с. Рекомендованные розничные цены – от $16 490 (1,4 л, Essentia) до $21 990 (1,8 л, Elegance или Sport). Построить машину «под себя» поможет обширный список дополнительного оборудования. Все машины для России оснащены пакетами – противопылевым и для холодного климата. Гарантия – два года без ограничения пробега.



В конце презентации состоялись соревнования по слалому, победу в которых одержал представитель «За рулем». Приз – обучение в гоночной школе «Драйвинг Арт».

КОРОТКО

■ Президент Украины Леонид Кучма подписал закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств». Закон вступит в силу с 1 января 2005 года. Это значит, что Украина перестанет быть единственной европейской страной, где не действует закон об ОСАГО.

■ В Германии завершен длившийся пять лет судебный процесс о защите авторских прав «Феррари». Отныне никто не имеет права использовать на своих логотипах прыгающую лошадь, если у нее развевается грива и приподнят хвост – именно эти отличительные признаки теперь защитили законом.



■ На прошедшем в Бельгии знаменитом марафоне «24 часа Спа», входящем в зачет чемпионата ФИА «Гран Туризмо», отличился российский пилот Алексей Васильев. Вместе с Эриком Бернаром и Йоргом Бергмайстером он выступал в интернациональном экипаже команды «ЮКОС-Фрайзингер», который долгое время лидировал и только из-за неполадок в тормозной системе «Порше-GT3» финишировал не первым, а вторым в зачете N-GT и четвертым, а не третьим в «абсолюте». Правда, и такой результат претендует на высшее достижение российских кольцевиков на международной арене (подробности – в следующем номере ЗР).



НОВАЯ ФОРМУЛА «ХОНДЫ»

«Хонда» представила автомобиль «Эдикс» (в Европе – FR-V), главной особенностью которого стала формула посадки 3+3. Это нарушает гордое одиночество «ФИАТ-Мультипла»: в нем тоже два ряда сидений по три места в каждом, причем среднее немного сдвинуто назад. В июле «Эдикс» уже поступил в продажу на родине, в Европу прибудет в начале 2005-го.

В отличие от своих собратьев по аббревиатурам, FR-V не полноприводный «паркетник», а мини-вэн. Его салон можно спланировать по своему вкусу, что и отражает «гибкое» название: Flexible Recreation Vehicle. Если сложить задний ряд сидений вровень с полом, получится внушительных размеров багажное отделение, вмещающее более кубометра поклажи, а при загрузке до потолка – 1600 л! Средние кресла можно «катать» взад-вперед, превращать их спинки в обеденные или игровые столики.

Безопасность пассажирам обеспечивают подушки безопасности, установленные практически «по кругу», трехточечные ремни с преднатяжителями на всех шести местах. А детские сиденья с креплениями «Изофикс» можно устанавливать на боковые задние или центральное переднее места, так что у малодетной семьи есть богатый выбор, а многодетная не испытает проблем с перевозкой сразу всех малышей!

Дизайн машины решен в стиле «Хонды-Джаз»; прямыми конкурентами новинки считают вовсе не «Мультиплу», а скорее «Форд-Фокус C-max» или «СЕАТ-Алтеа». О европейской цене FR-V точных сведений пока нет, но ожидается, что стартовую планку установят на уровне 19 000 евро.

HONDA EDIX (FR-V)

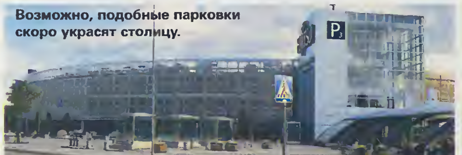
■ Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1998 см^3; мощность – 110 кВт/150 л. с. при 6500 об/мин; максимальный крутящий момент – 192 Н·м при 4000 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 6-местный 5-дверный; база – 2680 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4285x1810x1610 мм; объем багажника – 439/1049 л. Колеса – 205/55R16.

МОСКВА ГАРАЖНАЯ

Программа гаражного строительства в Москве на 2005–2007 годы весьма насыщенна: 80 тыс. новых машиномест в 2005 году, 95 тыс. и 115 тыс. в последующие два года. Разработаны проекты гаражей малой вместимости для постройки внутри жилых кварталов, готовится предпроектная документация для «механизированных гаражей-стоянок» в 20 пунктах города. В стадии проектирования крупные подземные паркинги в центре Москвы – на Тургеневской площади, проспекте Академика Сахарова и в других районах города.



Возможно, подобные парковки скоро украсят столицу.

ФАРЫ С ИНТЕЛЛЕКТОМ

Сотрудники Санкт-Петербургского физико-технического института имени Иоффе совместно с корейской компанией SAMLIP создают автомобильные фары нового поколения. Они должны сами менять интенсивность свечения в зависимости от погодных условий, времени суток и т. д. Предполагается, что работа будет завершена через три-четыре года. Примерно к тому же времени в Петербурге будет налажен и серийный выпуск новой оптики.

КОРОТКО

■ Российский союз автостраховщиков (РСА) направил в правительство предложения о скидках на полисы ОСАГО в размере 50% для инвалидов, получивших автомобили через органы социальной защиты населения. Подготовлен и соответствующий проект постановления правительства РФ.

■ Все достоинства «Ауди» 4x4 предложила оценить на большом тест-драйве компания «Ауди-Россия». В центре внимания был новый А6, поступивший на российский рынок в июне. Новинка в семействе



«четырех колец» выступала не в привычной для себя роли представительского автомобиля, а как активное спортивное авто. Возможности А6 демонстрировала шведская раллистка Сьюзен Коттулински.

■ Имя его пока неизвестно, а вот отчество – «Хёндэ». Корейская фирма планирует начать в США выпуск дорогих престижных авто и перехватить у «Лексуса» часть покупателей. Модель должна быть связана родственными узами с новым заднеприводным седаном, запланированным для корейского рынка.

■ Коммерческая организация «Декра», занятая в Германии техническим контролем и сертификацией, открыла новую крэш-лабораторию вНоймюнстере. Особенность ее – не только сложная пропускная система, что позволяет сохранить в тайне внешний вид прототипов. Здесь автомобили могут разгоняться до 90 км/ч с точностью 0,2%, а яма под прозрачным полом позволяет снимать все происходящее при ударе снизу.

СВЕТСКИЙ ПИКАП

MAZDA B2500 XL

■ Двигатель – дизельный с турбонаддувом; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x12x 2500 см³; мощность – 80 кВт/109 л. с. при 3500 об/мин; максимальный крутящий момент – 266 Н·м при 2000 об/мин.

■ Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 4-дверный пикап; база – 3000 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 5005x1880x1760 мм; объем грузовой платформы – 1530x1535x405 мм; снаряженная масса – 1695 кг; полная масса – 2855 кг; масса прицепа – 2800 кг. Дорожный просвет – 205 мм. Колеса – 265/70R15.

■ Максимальная скорость – 147 км/ч; разгон до 100 км/ч – 23,1 с.

Нельзя сказать, чтобы пикапы «Мазда-B2500» часто встречались на наших дорогах – марка в основном представлена легковыми автомобилями. Тем не менее, если обратиться к мировой статистике, то полугрузовичков B-серии наштамповали и продали свыше 3 миллионов! Нынче пикапы становятся все более популярными, на них не стесняясь поедут и в театр, и на светский раут. С учетом новых реалий фирма при очередном обновлении модели B2500 подкорректировала дизайн – сделала его более стильным.

В салоне тоже стало намного уютнее: улучшились материалы обивки, сиденья получили почти спортивную боковую поддержку, появился дополнительный объемистый «бардачок» между передними сиденьями, а для пассажиров заднего ряда выдвигается держатель на три стакана.

Активную безопасность обеспечивают вентилируемые дисковые тормоза спереди, система распределения тормозных усилий, автоматически учитывающая нагрузку и наличие прицепа, ABS – все это теперь в базовой комплектации.

Конфигурация трансмиссии зависит от выбранного типа кузова: короткий пикап с двухместной кабиной имеет только задний привод, длиннобазные версии оборудованы подключаемым передним мостом и раздаточной коробкой с демультипликатором. Впрочем, владельцам заднеприводной модели на бездорожье поможет самоблокирующийся дифференциал.

В четырехместной версии L (и только в ней) применено любопытное решение: кузов лишен средней стойки, а задние двери открываются навстречу движению, что облегчает посадку-высадку или погрузку ценного (не подходящего для открытой платформы) груза.

МАЗУ – 60!

Шла война, когда в августе 44-го Государственный комитет обороны постановил построить автосборочное производство в Минске. Строителями стали вчерашние белорусские партизаны.

Первой собранной в октябре 1947 года машиной был МАЗ-205 – самосвал из разработанного в 1942 году в Ярославле семейства МАЗ-200 со 110-сильным двухтактным четырехцилиндровым дизелем ЯАЗ-204. Теперь ветеран стоит на



пьедестале у центральной проходной. С той поры минчане разработали и наладили производство многих моделей грузовиков, а теперь еще и автобусов. Поздравить заводчан с юбилеем приехали партнеры из ближнего и дальнего зарубежья – отовсюду, где знают марку МАЗ.

КОРОТКО

■ Уменьшить число аварий на 40% за пять лет – один из пунктов программы Социалистической рабочей партии Испании, недавно пришедшей к власти. В дополнение к «правам» здесь будет введен талон с 12 баллами. При каждом нарушении их станут вычитать. Если баллы исчерпаны, «права» изымут на год, а вернут только после психолого-медицинской экспертизы и окончания курса переподготовки со сдачей экзаменов.

■ Тюнинговая фирма «MR Шведен Моторшпорт» добавила динамики «Вольво-S60», не залезая в нутро двигателя или контроллера. Перепрограммирование проведено прямо через разъем диагностики: манипуляции с ноутбуком увеличили мощность до 363 л. с. и крутящий момент до 500 Н·м. В итоге получившая буковку R версия разгоняется до сотни всего за 5,6 с.

■ Двенадцать часов продолжались захватывающие гонки на... газонокосилках в Палборо (Великобритания). Они здесь проходят с 1972 года и



неизменно собирают массу участников и зрителей. На этот раз стартовало 40 команд – скорости на «виражах» замкнутой трассы (1300 м) достигали 80 (!) км/ч.

■ Белорусские полисы ОСАГО для россиян подорожали. Теперь страховка на 15 дней стоит не 5 евро, как раньше, а 17 (600 руб.). Соответственно стали дороже и полисы на месяц и на год (53 и 84 евро). Отсутствие полиса влечет драконовский штраф в 200 евро.



«СОЛО» ОТ МАККЕНЗИ

В Англии родилась новая фирма «Спортсайкл лимитед», учрежденная 47-летним Саймоном Маккензи из Корсхэма.

В июле один из замков Уилтшира стал свидетелем презентации трех необычных болидов «Соло», напоминающих снаряд формулы 1 спереди и... мотоцикл сзади. Они так и были представлены публике: «Супербайк-Суперкар Гибрид».

Для управления этим экипажем пилоту достаточно иметь обычную водительскую лицензию: добро пожаловать на улицы с лево- или правосторонним движением – руль-то посередине! Главное, найти место, где безнаказанно можно разогнаться почти до 300 км/ч, разменяв первую сотню уже через три с небольшим секунды!

Задняя часть «Соло» – практически стандартный узел мотоцикла-донора (например, «Хонды-Хорнет», «Хонды-Супер Блэкбёрд», «Кавасаки-ZX9R»), разве что на дисковом тормозе появился привод ручника. Передок, включая педальный узел, рулевое управление, подвеска выполнены по типичной автомобильной схеме.

В планах фирмы и двухместный пожиратель пространства, который, вероятно, назовут «Дуэтом».

SPORTCYCLE SOLO

- Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1137 см³; мощность – 112 кВт/152 л. с. при 9500 об/мин; максимальный крутящий момент – 119 Н·м при 7250 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – одноместный бездверный; база – 2820 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 3960x1435x1112 мм; снаряженная масса – 380 кг. Колеса – 205/50R17 сзади и 175/65R16 спереди.
- Максимальная скорость – 288 км/ч; разгон до 100 км/ч – менее 4,0 с.

ЕСТЬ И ТАКОЙ АВТОМОБИЛЬ

Небольшая немецкая фирма «Джи-Эм-Джи Спортскар Мануфактуринг» (GMG) из Альтенбурга представила двухместный болид «Аполло», который сможет развить 360 км/ч. Этому поспособствуют 4,2-литровая «восьмерка» от «Ауди» мощностью до 650 л. с. и легкий углепластиковый кузов: масса машины не превышает 1000 кг. Всего планируют собирать около 50 автомобилей в год, если найдутся покупатели, способные заплатить от 115 до 175 тыс. евро.



А ТОГДА БЫЛА РАКЕТА...



«Мерседес-Бенц» отметил 65-летие начала конструирования систем пассивной безопасности. В их основе – изобретения Белы Барени, который придумал деформируемые зоны, жесткую ячейку кузова, безопасную рулевую колонку и многое другое, что считают сегодня само собой разумеющимся. Интересно, что в 50-е годы автомобили для крэш-теста разгоняли... прикрепленной сзади ракетой, в баке которой вместо топлива была перегретая вода.

КОРОТКО

■ В подмосковном пансионате «Бор» прошел небывалый для России массовый тест-драйв вседорожников. Более тридцати столичных фирм-дилеров предоставили около сотни полноприводных моделей. Журналисты имели возможность сравнить десятки разных машин. Заезды длились пять часов.

■ Луцкий автомобильный завод собирается возобновить сборку ВАЗ-21213 «Нива», приостановленную в 2003 году. До конца года там планируют выпустить 1500 автомобилей. Если спрос будет устойчивым, то в 2005 году соберут не менее двух тысяч. Цена объявлена: в пределах 7 тыс. долл.

■ Коллекция автомобилей «Наследие Форда» в Эссексе пополнилась уникальным образцом гоночного... фургона «Форд-Транзит Супервэн 3» 1995 года, который примет участие в торжествах по случаю 40-летия всех «транзитов» в будущем году. Под его капотом форсированный до 260 л. с. 3-литровый дизель «Косворт».



■ Китай на протяжении нескольких лет теснит Японию в производстве товаров, составлявших основу ее экспорта, и уже в будущем году может обойти Страну восходящего солнца по выпуску автомобилей. Такую возможность допускает ведущая японская экономическая газета «Нихон кэйдзай».

66 – НЕ ВОЗРАСТ!



Вероятно, именно это задумали доказать организаторы пробега «2000 километров по Германии», приглашая поучаствовать в нем легендарные олдтаймеры. Разве не интересно, скажем, посмотреть на заезд музейной «Альфы-Ромео 8С 2900 В Спечияле», которая в 1938 году на одном дыхании одолевала такую дистанцию в ходе гонок «Ле-Ман»! Сейчас перед старушкой уже не стоит задача развить 240 км/ч, главное – доехать до финиша в сопровождении технички – «Лянчиа-Аппиа Фургончино».

КАК ПОЗВАТЬ НА ПОМОЩЬ?

Готовясь к поездке по дальнему зарубежью, как-то не хочется думать о плохом. А когда оно все-таки случается, вдруг выясняешь, что номер службы спасения или полиции совсем не 911, не 01 и не 02…

А в самом деле, как вызвать помощь? Ответ дает таблица, подготовленная клубом ADAC.



Страна	Служба спасения	Полиция
Австрия	144	133
Бельгия	112	112
Болгария	150	166
Венгрия	104	107
Голландия	112	112
Греция	166[1] 151[2]	100
Дания	112	112
Испания	061	112
Италия	118	112
Кипр	112	112
Латвия	03	02
Литва	03	02
Македония	194[3]	192[3]
Норвегия	113	112
Польша	999	997
Португалия	112	112
Румыния	961	955
Сербия	94[4]	92[4]
Словакия	155	158
Словения	112	113
Турция	112	155
Финляндия	112	112
Франция	15 и 112	17
Хорватия	94	92
Чехия	155	158
Швейцария	144	117
Швеция	112	112
Эстония	112	110

✚ Служба спасения
✱ Полиция
1 Только в крупных городах
2 Вне крупных городов
3 С моб. телефонов - 985
4 С моб. телефонов - 92 и 94

«МАЗЕРАТИ» ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА

Глава группы «Феррари-Мазерати» Лука ди Монтеземоло передал специальную версию «Мазерати-Кваттропорте» президенту Италии Карло Чемпи. Этот темно-синий бронированный автомобиль с двумя флагштоками на крыльях легко выделить в столичном потоке. Аналогичную (но серебристую) машину получил и премьер-министр Сильвио Берлускони. Так что традиция, прерванная в 1980 году, возродилась: «Мазерати» снова стал правительственным авто.



«МЕРСЕДЕС» В КУБЕ

В Штутгарте прошла презентация архитектурного проекта нового центра «Мерседес-Бенца», выдержанного в геометрическом стиле. В начале сентября заложат первый камень, а закончится строительство в мае 2006-го. В «аквариуме» на площади 60 000 м² будет собрана история, современность и будущее марки. В автосалоне можно будет выбрать и приобрести одну из 150 одновременно выставленных машин, а сервис-центр с учетом надежности автомобилей рассчитан всего на 16 постов. Разумеется, все это стеклянное великолепие увенчано трехлучевой звездой.

НЕ НАДО БОЛЕТЬ

По инициативе генерального директора СП «Джи-Эм-АвтоВАЗ» Джона Милонаса в декабре 2004 года на заводе разыграют три приза: «экспортную» «Шевроле-Ниву», поездку в Европу на один из заводов GM и экскурсию в Москву. В акции примут участие только те, кто в течение года не пользовался больничными и внеплановыми отпусками. По этому показателю в 2003 году (1,6%) СП было на одном из первых мест среди европейских подразделений GM. «Шевроле-Ниву» тогда выиграла 22-летняя работница цеха окраски Елена Дмитриева.

КОРОТКО

■ Lada Revolution покажут в художественном фильме «Мужской сезон. Бархатная революция». Его снимают на киностудии имени М. Горького. Скоростной болид из Тольятти будет задействован в эпизодах со стрит-рейсингом.

■ Спешите – «девятки» заканчиваются! АвтоВАЗ в конце марта прекратил выпуск ВАЗ-21093, а еще раньше – отгрузку машинокомплектов «РосЛаде». Однако группе компаний «СОК» удалось пролоббировать решение о сборке небольшой партии «девяток» (примерно 3-6 тыс. шт.) на подконтрольном ей производстве в Сызрани. Автомобили начали уже поступать к дилерам автозавода и продаются по цене около 180 000 рублей.

■ «Сетра» повезет олимпийцев. Но не в Греции, а в Китае через четыре года. Еще 10 лет назад фирма дальновидно организовала сборку своих автобусов S215HD в юго-



восточной провинции КНР, успев продать 1300 таких туристических машин. Теперь на смену пришла новая модель – S315HD. Ей и предначертано стать транспортом Олимпиады-2008.

■ Страховые компании Великобритании присудили «Ауди-А3» и А8 «Премию Великобритании за средства защиты от угона». Так был отмечен «выдающийся уровень их противоугонных устройств». Премию присуждают, исходя из оценок ведущего европейского института по методом защиты автомобиля от угона – английского центра исследований и испытаний «Тэтчем».

ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

«АВТОФРАМОС». Компания планирует разместить в ОАО «АМО ЗИЛ» заказ на производство 12 штампованных кузовных деталей для нового автомобиля «Рено-Логан». Производство начнут в 2005 году и, поэтапно увеличивая, доведут в 2007-м до 720 тыс. штамповок в год. На ЗИЛе проведены аудиты прессового цеха и разработана программа улучшения и реорганизации производства. «Автофрамос» предоставит заводу штамповую оснастку, а также возьмет на себя выбор поставщика металлопроката.

АМО ЗИЛ. За июнь этого года реализовано 1259 автомобилей, не считая 128, проданных на экспорт. В процентном отношении к июню прошлого года рост составил 46,6%. Всего же за первое полугодие 2004 года реализовано 6876 автомобилей ЗИЛ (+29,9%).

ВАЗ. ОАО «АвтоВАЗ» продолжает подготовку к выпуску трехдверного хэтчбека ВАЗ-2113. В соответствии с графиком осваивается производство 17 оригинальных кузовных деталей. Трехдверные хэтчбеки будут продавать в исполнениях «стандарт» и «люкс». В последней установлен бортовой компьютер, подголовники задних сидений, изотермические стекла, противотуманные фары. Все автомобили соответствуют нормам Евро II. До конца текущего года планируется собрать 5000 ВАЗ-2113.



ГАЗ. В Нижнем Новгороде собраны первые образцы легковых и малотоннажных грузовых автомобилей, отвечающих нормам Евро II. Начато производство «волг» с двигателями ЗМЗ-40621 и грузовичков «Газель» и «Соболь» с моторами ЗМЗ-40522, оснащенных системами нейтрализации отработавших газов и улавливания паров топлива. К декабрю 2004 года доля таких машин составит 70%, к началу 2005-го – 100%.

«РУССКИЕ АВТОБУСЫ». В первом полугодии 2004 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого компания увеличила отгрузку продукции на 41%. В январе-июне предприятия компании произвели 7488 автобусов, что на 17% больше, чем годом ранее. За это время ОАО «Павловский автобус» собрал 5722 автобуса (+13% к 2003 г.), ООО «Ликинский автобус» – 848 (+38%), ОАО «ГолАЗ» – 45 (+56%), ОАО «КАвЗ» – 873 (+34%).

FENOX UNISON. В Белоруссии начата сборка малотоннажных грузовиков «Люблин-3» (польский автомобиль разработки Daewoo) полной массой до 3,5 тонны, оснащенных дизельным двигателем. Освоено производство пяти моделей – шасси с короткой и длинной базой, грузовой фургон, микроавтобус, «комби» для перевозки пассажиров и грузов. Ориентировочная стоимость «Люблина-3» – от 15 до 19 тыс. долл.



SEAT. Компания планирует официально представить в Париже «Толедо» нового поколения, построенный на платформе «Фольксвагена-Гольф». Длина нового автомобиля – 4,46 м, объем багажника – 500 л. Он будет комплектоваться одним из четырех моторов мощностью от 102 до 150 л. с. Безопасность обеспечат системы стабилизации, ABS, восемь надувных подушек.



VOLKSWAGEN. Мини-вэн «Туран» отныне может быть оснащен новой мультимедийной системой для пассажиров заднего ряда RSE (Rear Seat Entertainment). Она позволяет просматривать или прослушивать DVD-диск, подключать игровые приставки или видеокамеру. Семидюймовый жидкокристаллический монитор в нерабочем положении прячется в потолке и обеспечивает угол обзора для всех трех мест.



В ГРЕЦИИ ВСЕ ЕСТЬ

В том числе и такой вид транспорта, как троллейбус. Последняя партия из 142 «рогатых» была заказана для столичного парка немецкому «Неоплану», который уже передал в Афины первые машины. Троллейбусы построены на базе низкопольного городского автобуса «Центролайнер Эволюшн». Длина сочлененной версии N6221 достигает 18 метров, а ее электромотор «высасывает» из контактной сети 240 кВт, превращая их в троллейбусную тягу.



КОРОТКО

■ На ГАЗе собрали первый образец среднетоннажного грузовика «Садко» с пневмовыводом для управления тормозами прицепа массой свыше 750 кг. Подобной системой раньше оснащали грузовые автомобили ГАЗ-66 по заказу военных. Партия «Садко» с пневмовыводом из 360 штук предназначена для отправки в Ирак.

■ Сотрудники нижегородского бюро по экономическим преступлениям ГУ МВД РФ по Приволжскому федеральному округу раскрыли подпольный цех по выпуску тормозных колодок для «Волги». Изъято производственное оборудование, тысячи единиц готовой продукции, упаковочный материал. Возбуждено уголовное дело.

■ В дополнение к названным в ЗР. № 5 таможенным постам, где можно удостоверить ввоз транспортного средства, появился еще один. Это Бутовский пост Московской западной таможни (Москва, 6-я Радиальная ул., влад. 1, телефоны: 327-92-33, 327-00-00).

■ Директор исследовательского центра автомобильной промышленности в Кардиффе Гэрел Рис сообщил, что «Джи-Эм» не устраивает брэнд «Дэу» и в ближайшие месяцы корейской дочерней фирме будет присвоено новое имя.

■ «Вольво» станет двухместным. Более того, седоки расположатся друг за другом. Именно таким видят будущее в исследовательском центре фирмы в Южной Калифорнии. При длине около 4 м ширина такого авто не превысит 1,30 м. Силовой агрегат разместится сзади и будет, скорее всего, гибридным.

■ Уральский автозавод налаживает выпуск своих грузовиков в Китае, где уже испытываются два образца совместного производства - 4x4 и 6x6. Первоначально основные узлы и агрегаты будут поставлять из России.

ОКНО В ЕВРОПУ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Продолжаем знакомить с ранее нигде не публиковавшимися данными об автопарке России. В двух прошлых номерах мы рассказали об «иномарочной» Москве, в этом узнаем, на чем ездят в нашей северной столице. Кстати, будем иметь в виду, что структура автопарка отражает уровень жизни населения того или иного региона, служит показателем политической и экономической активности его жителей.

Итак, во втором по значению городе страны с населением 4,6 млн. человек 1 января 2004 года на учете состояло 932 182 легковых автомобиля. Совсем неплохо!

В автопарке Санкт-Петербурга, естественно, лидируют отечественные авто: на их долю приходится 64%, но и 36% иномарок совсем не мало. Это ровно вдвое больше, чем в среднем по стране, и почти столько, сколько в Москве (37%).

Как и в столице, самые популярные в Северной Пальмире автомобили Волжского завода – они составляют 43% парка. Далее идут «волги» (7,2%), «москвичи» (6,4%)… А вот на четвертом месте германский «народный автомобиль». Доля марки «Фольксваген» в Питере – 6,3%. Вообще же в нашем самом европейском городе среди иномарок в лидерах европейские «брэнды». В первой десятке – всего три японские фирмы, да и те ее замыкают. Оно и понятно – Европа рядом, чуть больше 100 км – и вы в Эстонии, недавно вступившей в Евросоюз. Иномарок с правым рулем здесь, можно сказать, нет (на город вместе с областью – чуть более 3 тыс.): среди местных автолюбителей они не котируются.

Примечательно, что столь популярная во всем мире (и в России тоже) «Тойота-Королла» в Санкт-Петербурге даже не попала в первую десятку. Все-таки город – «окно в Европу», а не в Японию. Везли (да и везут) в основном ветеранов европейских дорог. В первой десятке – четыре модели, давно уже снятые с производства («Кадет» и «Сьерра», например, лет пятнадцать назад). А вот «пассатов» серии B5 совсем немного.

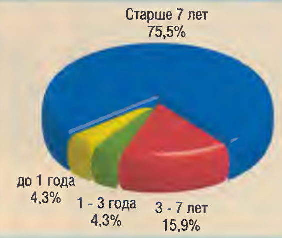
Но есть показатель, по которому Санкт-Петербург обошел и Москву, и всю Россию: по числу стоящих на учете «запорожцев». В столице их числится 91 тыс. (3,7% парка), а в Питере всего-навсего 44,9 тыс. (4,8%). И ведь многие еще бегают по городу и области, впрочем, как почти тысяча вседорожников ЛуАЗ, 582 «вартбурга», 116 «трабантов», 11 «хорьхов», 5 «морганов» и 2 «паккарда». По праву, значит, Санкт-Петербург носит еще один гордый титул – города-музея! Значит, еще и автомобильного…

Как и по всей стране, питерский парк не назовешь молодым: на долю новых автомобилей (до трех лет) приходится лишь 11,8%. По иномаркам картина еще более грустная: новые составляют 8,6%, а очень старых – больше 75%! В Москве парк иномарок помоложе: новых 19,2%, очень старых – «всего» 53,6%. Выходит, первопрестольная раза в полтора-два богаче живет.

Ниже в таблице названы только автомобили, число которых в городе превышает 30. «За бортом» оказались совсем недешевые «хаммеры» (их было «всего» 29), «бентли», «мазерати» и «феррари» (по 12), 5 «астон-мартинов», 4 «роллс-ройса», 2 «ламборгини»…

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

«Фольксваген-Пассат»	23 056
«Фольксваген-Гольф»	15 067
«Опель-Вектра»	11 485
«Ауди-80»	10 044
«Опель-Кадет»	9502
БМВ 5-й серии	8359
БМВ 3-й серии	7225
«Форд-Сьерра»	5692
«Мерседес-Бенц» Е-класса	5607
«Форд-Эскорт»	5174



Возраст иномарок, состоящих на учете в Санкт-Петербурге.

Как мы уже не раз сообщали, редакция ЗР подготовила выпуск аналитического сборника «Россия за рулем-2004», где собраны во многом уникальные данные о разных аспектах автомобилизации страны. Здесь эксклюзивные сведения о структуре автомобильного парка России, производстве автомобилей, дилерских и сервисных сетях, дорожном строительстве, таможенном законодательстве, страховании, кредитной системе и т.д. Материалы сборника даны с комментариями ведущих аналитиков. Полагаем, что «Россия за рулем-2004» заинтересует не только рыночных специалистов, но и многих автолюбителей, в том числе и наших читателей. Именно они первые, кого мы знакомим с ранее недоступными статистическими данными по автопарку России. В следующих номерах мы продолжим публикации о структуре российского парка.

Старше 7 лет
69,4%
до 1 года
4,5%
1 - 3 года
7,3%
3 - 7 лет
18,8%

Возраст легковых автомобилей, состоящих на учете в Санкт-Петербурге (на 1.01.2004)

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА, СОСТОЯВШИЕ НА УЧЕТЕ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ НА 1.01.2004 ГОДА

Марка	Кол-во	Марка	Кол-во	Марка	Кол-во	Марка	Кол-во
«Фольксваген»	58 441	«Шкода»	4333	«Исудзу»	721	«Порше»	162
«Опель»	40 018	«Хёндэ»	4308	СЕАТ	693	«Кадиллак»	144
«Форд»	36 140	СААБ	3666	«Альфа-Ромео»	662	ФСО	140
«Мерседес»	29 754	«Сузуки»	2356	«Вартбург»	582	«Юлонг»	126
«Ауди»	21 859	«Ситроен»	2289	«Рейндж-Ровер»	497	«Трабант»	116
«Тойота»	20 382	«Субару»	2227	«Понтиак»	430	«Олдсмобил»	112
БМВ	18 502	«Джип»	1872	«Лянча»	344	ГЕО	107
«Вольво»	11 777	КИА	1555	«Плимут»	327	«Бьюик»	106
«Ниссан»	11 159	«Шевроле»	1520	«Ягуар»	316	«Воксхолл»	105
«Мицубиси»	10 373	«Лексус»	1209	«Саньён»	294	«Игл»	71
«Мазда»	6821	«Крайслер»	1148	«Дайхатсу»	288	«Дачия»	68
«Рено»	6228	«Ленд-Ровер»	1013	«Меркьюри»	267	«Инфинити»	57
«Хонда»	5727	ЛуАЗ	979	«Линкольн»	212	«Моррис»	55
«Дэу»	5271	«Тальбо»	888	GMC	192	АРО	34
ФИАТ	4698	«Ровер»	775	«Остин-Ровер»	184	«Виллис»	33
«Пежо»	4433	«Додж»	755	«Бедфорд»	181	«Вандерер»	31



ГЛАВНАЯ ДОРОГА

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ, АНДРЕЙ СИДОРОВ

Итак, проект «Наша марка» завершен. «Волга», «Ода», «десятка» и «Калина» добросовестно преодолели самый длинный в России маршрут Москва – Владивосток и девятого июля обрели новых хозяев. Но сначала была дорога длиной почти 11 000 километров, через семь часовых поясов.



МОСКВА – САМАРА – УФА

Обжитая часть России трудностей для путешественников не представляет. Что бы там ни говорили, а шоссе наши, если не нестись сломя голову, вполне проходимы не только для танков. И в этом даже есть своя прелесть. Ну какие впечатления могут остаться от идеально ровного асфальта? Только одно – как боролся со сном. Интересная дорога должна давать встряску – и моральную, и физическую. Что ж, извольте.

К востоку от Рязани дорога М5 примечательна продавленным асфальтом. Колеи местами глубиной до 10 сантиметров с четко очерченными краями. Некоторые выступающие гребни уже сточены низколетящими иномарками, но и того, что осталось, вполне может хватить, чтобы соскоблить антикор с брюха перегруженных «жигулей».

Село Умет, некогда главная столовая дальнобойщиков восточного направления, понемногу теряет былую славу – треть сарайчиков, именуемых здесь «кафе», уже

Еще год назад эти сопки для легковушек были непроходимы.

заколочена, еще треть вот-вот разорится. Причина – снижение грузопотока из-за ремонта плотины Волжской ГЭС. Предлагают объезд через Ульяновск, но это крюк в 445 км. Между тем Волгу здесь можно пересечь на пароме, курсирующем между Усольем и Тольятти. Паром отправляется каждый час, время в пути – полтора часа. Переправа «жигулей», «самар» и прочей «мелочи» стоит 110 рублей, за «Волгу» берут 150 и за пешехода 50 рублей. Паромом пользуются в основном местные – указателей к нему на дороге нет. Ушлые же таксисты за сопровождение по секретному маршруту берут 500 рублей.

За два часа – 240 километров! Результат впечатляющий даже для бывалого раллиста. Нам этот фокус удался благодаря причудам поясного времени. В Тольятти оно на час опережает московское, а при въезде в Татарстан отстает на тот же час. Вот и получилось, что из трех часов движения один мы были вне времени.



Новости – продукт скоропортящийся, поэтому монтируются с колес.



Папа, купи машинку!

УФА – ОМСК

Далее кратчайший путь на Восток – через Челябинск, Курган и Омск. Но эта дорога цепляет краешек Казахстана. По опыту прежних походов знаем, сколько времени отнимает на границе российская таможня. Здесь ближе не значит быстрее, поэтому после Сима сворачиваем налево, на Екатеринбург.

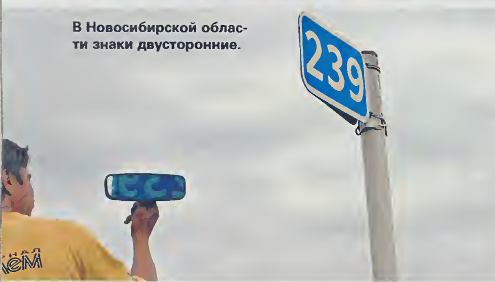
До Красноуфимска дорога великолепная. Почти пустое гладкое шоссе, зато дальше… Некогда отличная бетонка ныне напоминает истерзанный, словно после минометного обстрела, полигон, скорость местами не превышает 20 км/ч, и весь поток плетется по обочинам. Попытка двигаться по проезжей части тут же была пресечена погнутым диском и сдувшимся колесом «Волги».

Обод выправили кувалдой, накачали – держит! Все равно диски



Такие домики в Восточной Сибири – водонапорные башни.


Путешествие экономклассом.



В Новосибирской области знаки двусторонние.

кривые от рождения и лишняя пара миллиметров погоды не делает – трясет, как и прежде.

«Волга»: нашли, наконец, причину появления в салоне запаха горелого масла – оно сочится через резьбу винтов кронштейна натяжного ролика поликлинового ремня и уносится ветром на горячий выпускной тракт. Утечка сама по себе невелика, а запах приспособились выгонять вентиляцией – заделку прорехи до поры отложили.

«Ода»: ослабла затяжка подшипников передних ступиц. Не угрожающе, однако, воспользовавшись случаем, их подтянули. **«Десятка»** и **«Калина»** работают отменно.

ОМСК – НОВОСИБИРСК – КЕМЕРОВО

Чем дальше на восток, тем чаще встречаются перегонщики на «японках». Если это легковушка, то «морда» обычно заклеена малярным скотчем – защита от мелких камней, могущих подпортить товарный вид. Грузовики, как правило, загружены легковыми машинами или грузовичками же, но поменьше. Что бы ни говорила статистика, а из 30 машин Новосибирска, выбранных подряд за несколько минут, 18 – иномарки и из них 13 – «японки». Увы, счет не в пользу автопрома. Естественно, чем меньше город, тем больше потрепанных «жигулей» и «москвичей».

Перед Новосибирском нам встретился отважный немец-мотоциклист. Едет из Китая в Германию на китайском аналоге нашего древнего «Ирбита». Мотор истекает маслом, на багажнике две лысые запаски, а по бокам коляски пара канистр с бензином. Тем не менее оппозит оснащен электростартером, а на бензобаке приторочен спутниковый навигатор GPS. Сам путешественник черный от дорожной пыли и копоти, но экстримом, судя по всему, весьма доволен.

Следующая встреча с тремя молодыми людьми на двух старинных «ситроенах» с дерматиновыми крышами. Ребята уже два месяца в пути. Маршрут: Берлин – Байкал. Едут по 200 км в день, живут «на колесах». Пока мы рассматривали диковинные машины (парни купили их по 500 евро и полгода доводили до ума), подъехал серьезно экипированный велосипедист – голландец. Его цель – Монголия.

КЕМЕРОВО – КРАСНОЯРСК – ИРКУТСК

Загруженность дороги минимальная. 600 километров – под дождем, временами переходящим в сильнейший ливень. Скорость падает до 30 км/ч. Но и в таких условиях многие не считают нужным включать свет. Встречные вылетают из стены дождя, словно призраки, поэтому обгоны сродни русской рулетке.

Этот же дождь окончательно убил фильтр отопителя «десятки». Последний промок насквозь и снабжал салон первоклассным паром. Ехать с напрочь запотевшими стеклами рискованно, и фильтр пришлось выбросить. Особенность эта давно известна заводчанам, но до сих пор ничего не изменилось.

Среди отечественных МАЗов-КамАЗов все чаще попадаются японские грузовики, зачастую не менее чадящие. Черный дым стелется не только за доброй половиной этого дизельного «секонд-хэнда», но и за легковушками. Особо грешат зловонием местные – их, видимо, эксплуатируют до «победного» конца, пока не встанут окончательно. Те, что получше, гонят на Запад, на продажу.

Встречные «японки» нещадно слепят своими левосторонними фарами. Как они проходят техосмотр – нетрудно догадаться.

За Тайшетом асфальт все чаще сменяется грунтовкой, скупо


Тот самый немец.



А в салоне еще пара мопедов.

Косметическая маска.

сдобренной щебнем. На таких участках лучше не торопиться – выбоины и ямы местами намного превосходят дорожные просветы наших марок. Отметим все же: по сравнению с прошлым годом таких участков стало меньше. Самый протяженный – 19 км перед Нижнеудинском.

Трубы химзавода Усолья-Сибирского источают столбы бурого дыма. Шлейф стелется на многие километры, а воздух в городе, кажется, грязнее, чем в Москве на Садовом кольце в часы пик.

Чем дальше от городов, тем меньше ощущаешь влияние ГАИ: несколько раз обгон попутных «жигулей», мотоциклов и прочей



...Зато фары целые

техники требовал особой подготовки маневра – тем едва хватало ширины дороги, да и лица водителей не оставляли сомнений в злоупотреблении.

Ну а как ведут себя наши машины?

«Волга»: отвернулись шпильки выпускного коллектора, крепящие приемную трубу, хотя перед маршрутом затяжку проверяли. Теперь посадили их на герметик.

ИЖ: потерялась гайка выпускного коллектора. Пропажу вовремя восполнили, так что прокладка не пострадала.

«Калина»: немного провис передний пластиковый бампер, но угрозы потерять его пока нет.

«Десятка»: поймали стеклом камень, пошла трещина.

ИРКУРСК – УЛАН-УДЭ – ЧИТА

Асфальт в обе стороны от Слюдянки замешан на мраморной крошке, которую здесь добывают. Светло-серая, искрящаяся в свете фар дорога ночью обеспечивает отличную видимость.

Заправки встречаются реже, но все равно их пока хватает – через 30–40 км обязательно встретишь. Шиномонтажных мастерских мало, а службы эвакуации почти что нет. Сотовая же связь работает только вблизи крупных населенных пунктов. Средней сытности обед на дороге, как и прежде, обходится в 80–100 рублей. Ночлег на перегонах – в машинах или палатках, гостиницы и мотели только в городах.

Значительная часть дороги от Улан-Удэ до Читы проходит на высоте около 1000 м над уровнем моря, без резких подъемов, спусков и поворотов. К тому же загруженность ее, по московским мер-

Тропой «ДРСУ-Увала»

кам, нулевая. Благодаря этому расход топлива, даже при довольно высокой скорости, составил у «Волги» – 8,2 л, у «Оды» – 6,3, у «Калины» – 5,7, у «десятки»– 4,8 л/100 км. Точность измерений, конечно, не эталонная, зависит от манеры езды каждого водителя.

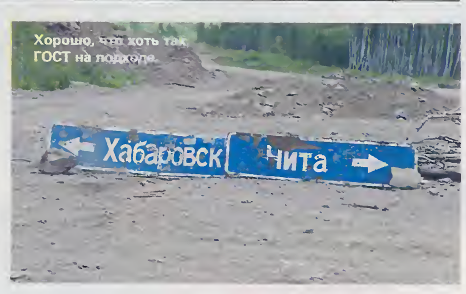
Перегонщики, попадавшие нам в пути, высокомерно посматривают на «наши марки» – мол, не дойдете. Да, «японки», даже весьма подержанные, зачастую лучше новых российских. Нас-то сейчас интересуют возможности своих, а не чужих.

«Волга»: кажется, амортизаторы окончательно перестали «ловить мышей» и мелкую гребенку не отрабатывают вовсе. В таких местах машина энергично сползает в сторону уклона дороги. Пропал звуковой сигнал – вероятно, все дело в контактах кнопки на руле.

«Калина»: долили 300 мл масла в двигатель. **ИЖ** и **«десятка»:** без замечаний.

ДОРОГА «АМУР»: ЧИТА–ХАБАРОВСК

Асфальт обрывается в 140 км за Читой. Далее почти 2000 км движемся по щебенке. Местами она размером с кулак, и скорость падает до 30 км/ч, а иногда укатанная до идеального состояния песчано-гравийная смесь позволяет держать на спидометре сотню. К сожалению, таких участков немного и пролетаешь их незаметно. Зато «булыжные мостовые», кажется, способны вытряхнуть из машины все. что в ней есть. Знаки ограничения скорости в 60 км/ч выглядят здесь просто насмешкой. Все мосты через ручейки и речушки, за исключением последних восьми, уже сданы в эксплуатацию. За те несколько мгновений тишины, что движешься по их новенькому бетонному покрытию, успеваешь послушать машину и с удовольствием отметить, что пока с ней все в порядке.



Хорошо, что хоть так. ГОСТ на подходе.

Последние восемь мостов должны были войти в строй в августе, а пока под ними проложены вполне достойные объезды с водопропускными трубами. Единственный брод – ручеек глубиной по щиколотку, – можно и не заметить.

Трасса «Амур» поражает гигантскими объемами проделанных работ: прорубленные коридоры в скалистых сопках, насыпи, достигающие 30-метровой высоты, уходящее за горизонт полотно дороги.

Конечно, полноценной трассой «Амур» еще не назовешь: множество объездов строящихся участков проходит по близлежащим селениям, делая крюки в несколько десятков километров. Тем не менее проехать можно и на легковушке, и на магистральном тягаче с фурой. Перегонщики уже вполне освоили новый маршрут и составляют, кажется, 90% всех участников движения.

Инфраструктуры почти нет. АЗС крайне редки, и, не зная наперед их дислокации, без канистры бензина и пары запасок путешествовать рискованно. Да и помощи ждать неоткуда – ГАИ еще не освоила этот маршрут, а у перегонщиков время – деньги и вряд ли будут нянчиться с вами. Здесь каждый баран за свои рога отвечает.

ХАБАРОВСК–ВЛАДИВОСТОК

Настоящий асфальт начинается только перед Биробиджаном. Двадцать километров, что уложены к церемонии открытия сквозного движения возле моста через Бурею, не в счет – один процент погоды не делает. Зато, видимо, служит демонстрационным целям: свежевыкрашенный красавец мост, памятный знак «Москва–Владивосток», часовенка, образцовый пост ГАИ, а поодаль аккуратный рукотворный лесок из молодых сосен, ныне весь пожелтевший – не прижились. Да ведь и новогодняя елка в ведре с песком не приживается – не для того рублена. Жива еще традиция вовремя отрапортовать!

Окончание на с. 212.



КИОДЖИ ТАКЕНАКА: ВЕРЮ В ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Среди автомобильных фирм японская «Субару» занимает особое место. Она массово выпускает полноприводные машины с горизонтально-оппозитными двигателями. И вот такие технически совершенные автомобили становятся все популярнее в России. Однако разговор главного редактора Петра Меньших с Киоджи Такенака, президентом-генеральным директором компании «Фуджи хэви индастриз», производящей «Субару», начался не с техники.

КИОДЖИ ТАКЕНАКА (Kyoji Takenaka)
Родился в 1946 году, по образованию инженер, окончил городской университет Осаки, в «Фуджи хэви индастриз» работает с 1969 г., в 1999 г. - исполнительный директор, с 2001-го - президент-генеральный директор компании.

– В вашей биографической справке ничего нет о семье. Вы придерживаетесь японской традиции «не неси работу в дом»?

– Мое поколение росло в годы бурного экономического развития Японии, и работа для нас – главное в жизни. Вскоре после моего рождения началась моторизация Японии, появился огромный интерес к автомобилям, и я счастлив, что работаю в автомобильной промышленности.

– В июне 2001 года вас необычно быстро вознесли в скопление звезд компании «Фуджи хэви индастриз» – указывать путь.* Теперь вы кто – «небожитель» или остались человеком, как прежде?

– Мой приход в президенты – исключение для японских правил, у нас по служебной лестнице поднимаются постепенно. Я сразу перепрыгнул через несколько ступенек, но, став президентом, не изменил своим правилам. Как и прежде, хорошо отношусь к своим сотрудникам, к друзьям. К сожалению, и до президентства уделял мало внимания семье, а сейчас и совсем не остается для нее времени. Изменения замечает жена, которой я очень благодарен за отношение и ко мне, и к делу, которым я занят. Я не изменился, но соседи смотрят на меня как на президента "Фуджи хэви индастриз". Поэтому раньше я гулял с собакой в чем мне удобно, а теперь приходится повязывать галстук.

– «Субару» – звездная марка, но она, наверно, не отрывается от земли?

– Историю нашей компании вы, конечно, знаете. Сейчас ей идет пятьдесят первый год. Ранее она называлась «Накаджима Эйркрафт» и занималась самолетостроением. Когда создавалась автомобильная «Субару», в нее пришли авиаинженеры и свои авиационные идеи стали реализовывать здесь. У авиа- и автостроения оказалось много общего. Самолет взлетает, преодолевает расстояние и приземляется, при этом резко меняются внешние условия, техника работает в разных режимах, но главное – безопасно достичь места назначения. Эту авиационную философию мы применили и для наших автомобилей.

– Россия первой запустила человека в космос, но свои космические технологии не может применить к автомобилю. Наверное, это нереально ?

– Из компаний, которые раньше одновременно занимались и авиа-, и автомобилестроением, мы теперь единственная. Взаимное проникновение технологий в последнее время особенно заметно – все больше внедряются компьютеры и электронные устройства. Это находит отражение в системах управления и навигации как самолетов, так и автомобилей. С помощью спутников навигации, если заложить определенные данные, автомобиль может двигаться по заданному маршруту под управлением собственного компьютера.

Еще одна область соприкосновения – новые материалы. Мы уделяем большое внимание углепластикам, которые используются в авиастроении, в частности, изго-

**«Субару» – это скопление звезд, по-японски – «указывающая путь».*

товляем из них емкости для топливных элементов или сжиженного газа автомобиля.

– У вас на лацкане значок «Субару». Из шести звезд одна крупнее других. Какая из компаний в составе «Фуджи хэви индастриз» лидер?

– Пятьдесят один год назад в «Фуджи хэви индастриз» объединились пять компаний: автомобилестроительная, самолетостроительная, еще две, производящие вагоны и автобусы, наконец, двигатели. Вместе все они и составили большую шестую звезду.

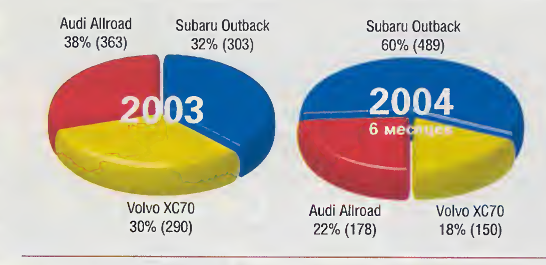
Сегодня 90% реализации продукции приходится на автомобили, известные под маркой «Субару». Но до сих пор я придаю большое значение постройке самолетов, хотя их доля сейчас – около 6%. Думаю, именно это направление будет быстро развиваться и его удельный вес через 10–15 лет составит 15%.

– Хорошо бы со всем этим багажом развернуться в России. Знаю, в этом году вы планируете продать у нас автомобилей даже чуть больше, чем в Латинской Америке. Насколько важен для вас российский рынок?

– Мы ожидаем дальнейшего его роста. А если посмотреть на наши полноприводные «субару», то именно здесь, как мне кажется, они нужны по природно-климатическим условиям.

Раньше такие машины делали для бездорожья, сейчас это полноценный транспорт и для автострад. Они очень практичны и в снег, и в дождь, но главное – обеспечивают безопасность. «Субару» – небольшая компания и не может позволить себе выпускать дешевые автомобили, мы делаем их для определенного круга людей. Достаточно, если из ста россиян десять полюбят «Субару» – наша задача удовлетворять вкусы именно этих десяти.

– Получается, что «Субару» – это вроде религии, которую вы хотите распространить и в России?



Динамика российского рынка престижных полноприводных универсалов.

– Религия в данном случае не совсем точно, но автомобиль «Субару» находит покупателей среди одержимых, влюбленных в него. Энтузиастов нашей марки особенно много в северных странах, даже в Японии они более популярны на севере.

– Многие читатели «За рулем» считают идеальным для России полноприводный универсал. Если подумать, то по своей идеологии это тот же «Субару». Можно ли рассчитывать на ваше участие в реализации этих ожиданий, возможно, даже в кооперации с российским автопромом, как это делает «Джи-Эм» с АвтоВАЗом?

– Как вы знаете, «Джи-Эм» принадлежит около 20% наших акций, мы входим в группу «Джи-Эм». Кстати, совместными усилиями производим полноприводные СААБ 9-2 для американского рынка. Я не исключаю возможности нашего участия в совместных проектах АвтоВАЗа и «Джи-Эм».

– Как развиваются ваши взаимоотношения с СААБом?

– Сотрудничество расширяется. Начинали с продаж СААБов через нашу дилерскую сеть в Японии, а в этом году поставляем на рынки США и Канады компактный спортивный «СААБ 9-2Х Премиум», ведем совместные разра-

Абсолютные лидеры продаж – «Форестер» и «Легаси». На их долю приходится почти половина продаваемых в мире автомобилей «Субару». А вот в России лидирует «Аутбек».



«Главные достоинства наших двигателей: цилиндры располагаются в горизонтальной плоскости, что снижает центр тяжести автомобиля, и низкая вибрация. Но в производстве они несколько дороже рядных. Сегодня опыт в изготовлении горизонтально-оппозитных двигателей есть, действительно, только у нас и «Порше». Нам приходится вкладывать немалые деньги в их исследования и разработку, тем не менее мы останемся верны схеме наших двигателей, пока не появится что-то лучшее».

ботки по кроссоверу. До этого «Субару» разрабатывал свой образец. Теперь мы объединим усилия, учитывая наработки каждой компании. Автомобили будут выпускать на заводе «Фуджи хэви индастриз Лтд.» в США.

– В вашей концепции развития компании мне запомнилось слово «смелость». Какой смысл вы в это вкладываете?

– Мы живем в такое время, когда нам все труднее предсказывать будущее. В этом мы не можем подражать самым крупным фирмам. Нам важно сохранить индивидуальность, для чего нужны и инновационность, и смелость.

– Какую часть в объемах производства «Субару» занимает полный привод?

– Все машины, идущие на экспорт, – полноприводные. Специально для японского рынка, с учетом налоговых льгот для такой продукции, мы еще делаем микролитражки (объем двигателя 660 см^3), из них только 30% с полным приводом.

– В интервью «За рулем» председатель совета директоров БМВ Гельмут Панке назвал заднеприводную компоновку самой перспективной. Первый «Субару-360», как известно, тоже был заднеприводным. Вы исходите из идеи или технологии?

– Поясню на примере тех же микролитражек. Их используют у нас в городе, где пробег весьма невелик. Здесь полный привод просто не нужен, достаточно на одну ось. Но, скажем, на острове Хоккайдо, расположенном севернее, все наши микролитражки с полным приводом. Также и за рубеж, как я говорил, поставляем только полноприводные «субару». Полноприводная симметричная трансмиссия распределяет крутящий момент равномерно между всеми четырьмя колесами и позволяет эффективно реализовать мощность двигателя. У БМВ привод на одну ось. Чтобы использовать мощность двигателя в полной мере, приходится думать о развесовке и прочем. Однако для мощных машин БМВ также задействует полный привод. Мы исходим из того, что нашим машинам нужны высокая стабильность и безопасность в любых дорожно-климатических условиях, а это может быть реализовано только при наличии полного привода.

– Значит, вы утверждаете, что перспектива за полным приводом и никаким другим?

– Для тех десяти из ста, которые разделяют нашу философию, безусловно да. В мире ежегодно реализуется 60 миллионов машин. Мне представляется, что около 20% из них в будущем составят полноприводные.

– В системе полного привода «Субару» не использует электронику. Это тоже идеология?

– Передача крутящего момента от двигателя происходит механическим путем, но под контролем электроники. Это так называемая «мехатроника». Не исключено, что в будущем вращение колес станут осуществлять электромоторы в самих колесах – тогда электроника еще активнее вмешается в процесс движения автомобиля. Пропадут карданные валы, останутся только провода.

– По дизайну ваши автомобили очень узнаваемы, но их не назовешь оригинальными. Будет ли в будущем меняться облик ваших машин?

– О том, сколь важен дизайн для продукции автомобилестроительных компаний, говорить не приходится. Но, как и в случае с двигателями, нам хотелось бы сохранить выраженную индивидуальность и узнаваемость. Мне кажется, это хорошо удалось с новой «Легаси». Мы, конечно, стремимся к тому, чтобы наши машины были привлекательными.

– В чемпионате мира по ралли «Субару» в числе лидеров, хотя в последних гонках несколько уступает французам. Как вы это расцениваете?

– Участие в ралли – для нас не на словах, а в реальности возможность совершенствовать наши машины, отрабатывать технологии, которые затем идут в массовое производство. Не говоря уже о том, что это хорошая реклама. Один из этапов чемпионата мира 2004 года пройдет в Японии. Если бы он проходил в России, еще больше россиян обратило бы внимание на машины «Субару». В этом году 16 этапов. В Греции и Новой Зеландии мы были первыми, не исключаю, что и по итогам года мы тоже займем первое место. Правда, у французов в ралли участвует по три машины, а у нас только две, так что, если говорить о вероятности везения, они нас опережают на треть. А вот по технике, мне кажется, мы их опережаем на столько же. Посмотрим.

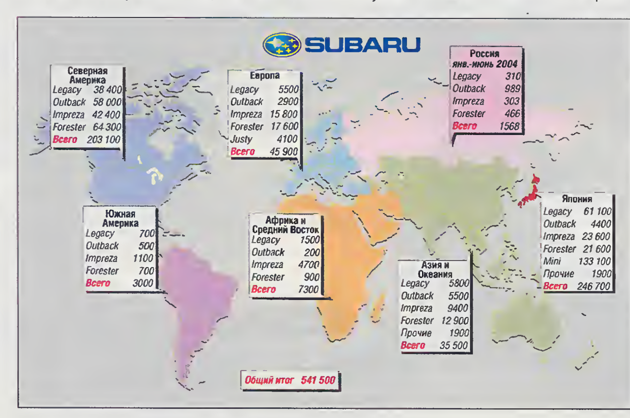
– Ваши сыновья увлекаются автогонками?

– Нет, но один мой сын сделал выбор все же в пользу полного привода – он занимается конным спортом.

– Я понимаю это так, что он избрал свой путь, но все равно пришел к «полному приводу», в который так верит его отец. Побольше вам сторонников этой веры. Везения и удачи!

В беседе участвовал В. СОЛОВЬЕВ

Продажи «Субару» в 2003 году. Главные рынки – Северная Америка и Япония. Россия в текущем году может стать пятой в Европе.



товар сертифицирован

СБОРНАЯ МИРА

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

CHRYSLER SEBRING

2,0 л, 141 л. с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация LE, $26 700.

TOYOTA AVENSIS

2,0 л, 147 л. с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация R2, $31 900.

PEUGEOT 407

2,2 л, 158 л. с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация SV Executive, опции, $36 940.

ДОРАСТИ ДО СРЕДНЕГО

В Европе такие машины относят к среднему D-классу – они переросли компактный гольф-класс, но уступают солидным бизнес-седанам. Покупают их, как правило, состоявшиеся люди среднего возраста, чьи разумные амбиции подкреплены неплохим счетом в банке, – менеджеры среднего звена, бизнесмены средней руки. Многие соотечественники уже считают себя таковыми – судя по очередям (пусть не живым, а виртуальным) в автосалонах и обилию недешевых машин на улицах. Каков же он, сегодняшний D-класс?

Его весьма разнообразный состав условно можно разделить на три лиги: в высшей играют, в основном, дорогие «немцы» пре-



SKODA SUPERB
1,8 л, 150 л. с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Comfort, $29 450.

VOLVO S60
2,0 л, 180 л. с., автоматическая 5-ступенчатая коробка передач, опции, $44 360.

FORD MONDEO
2,0 л, 145 л. с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Trend, $26 900.

миум-сегмента, во второй – доступные корейские автомобили, а посередине, в первой – самой многочисленной – большинство «европейцев», «японцы», «американцы». Именно такую интернациональную сборную мира мы и призвали на тест: «Крайслер-Себринг», «Форд-Мондео», «Шкода-Суперб», «Тойота-Авенсис», «Пежо-407», «Вольво-S60». Объем двигателей колеблется вокруг наиболее популярных в этой нише двух литров. Цены в базовых комплектациях тоже легли достаточно кучно – в диапазоне $27–34 тыс. Кстати, не стоит думать, что такие автомобили не про вас, примерно каждую третью иномарку сегодня уже покупают в кредит, оплатив первоначальный взнос в 20–40% стоимости.

CHRYSLER SEBRING

Большой и приземистый автомобиль распластан на дороге: дизайн выполнен в стиле cab forward – «кабина впереди». Посадка несколько затруднена из-за низких проемов. Водитель, даже небольшого роста, впрочем, как и передний пассажир, вынужден опускать кресло до упора, чтобы отодвинуться от солнечного козырька и обеспечить приемлемый обзор из-под ниспадающего переднего края крыши.

Очень мягкие передние сиденья одинаково радушно встретят седока любой комплекции, не навязывая позу; в этом «Себринг» – типичный «американец». Набор электрорегулировок стандартный для класса: в дополнение к двум основным изменяются высота и угол наклона всего кресла, подпор спины – рычажком вручную.

Рулевую колонку можно только покачать вверх-вниз – сегодня этого уже мало, куда более скромные автомобили позволяют изменять и ее длину. Кое к чему придется привыкать, например, управление освещением салона и головным светом сосредоточено на левом подрулевом выключателе – сразу и не разберешься. Необычно расположен ручник – справа от центрального тоннеля, рядом с пассажиром. Черные днем цифры на приборах с включением подсветки зеленеют, как хамелеоны.

Самая низкая цена объясняется скромной базовой комплектацией LE – примерно так внутри выглядят такси. Впрочем, разорившись на $1600, можно существенно поправить положение: закажите кожаный салон, и вы также получите подогрев передних сидений и центральный подлокотник сзади. А вот с незатейливыми электростеклоподъемниками придется мириться: они есть на всех дверях, но без функции «отбоя» (сдвиг стекла



CHRYSLER SEBRING

- На Женевском автосалоне весной 2000 г. был показан переднеприводный седан «Крайслер-Себринг», пришедший на смену модели «Стратус/Циррус». Через полгода появились купе и кабриолет.
- Двигатели: бензиновые 2,0–2,7 л (141–203 л. с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая (кроме 2,7 л), 4-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: LE и LX.
- Цена в России: 21 900–26 350 евро ($26 700–32 100).

РЕЗЮМЕ

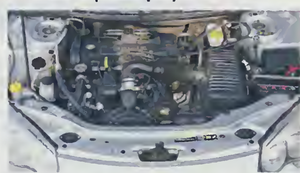
«Крайслер-Себринг» – мягкий и комфортабельный, он больше всего понравится спокойному водителю невысокого роста, не слишком избалованному дорогими иномарками.

+ Привлекательная цена, неприхотливость к топливу, мягкая комфортная подвеска.

– Низкий салон, бедные комплектация и отделка, склонность к раскачке и кренам кузова, замедленные реакции, вялый двигатель, малый дорожный просвет, шум.



Объем багажника – 384 л (замеры ЗР): не самый хороший результат.



Главное достоинство двигателя – способность работать на бензине АИ-91.



Салон «Крайслера-Себринг» самый скромный: велюровые сиденья, жесткий темный пластик панелей, никаких оживляющих «пейзаж» декоративных вставок.



Задний диван просторный, но подголовников всего два, подлокотника нет.

назад при встрече с препятствием). Зато присутствуют круиз-контроль и вынесенное на руль управление магнитолой.

Американское происхождение «Крайслер» подтверждает и на дороге. Мягкая подвеска, без следа растворяющая толчки от мелких неровностей, и легкий руль с самым большим передаточным отношением (3,3 оборота от упора до упора) прозрачно намекают – это автомобиль для неспешной комфортабельной езды.

Он хорошо справляется с отечественными колдобинами, благо и покрышки у него самые живучие и энергоемкие, размерности 205/65R15. Вот только торопиться не надо: несколько крупных неровностей подряд могут легко раскачать автомобиль до лязга подвесок об ограничители. Да и слалом противопоказан – мешают большие крены кузова, замедленные реакции, грубоватая ABS.

Четко работает коробка передач, но в тандеме с двигателем кто-то из них филонит – в упражнениях на эластичность «Себринг» уступил всем остальным, как минимум, 2–4 секунды. Увы, и тормозит хуже других, хотя 43 м с сотни – результат сам по себе неплохой. Удивил заметный... даже не шум, а какой-то зуд мотора и трансмиссии: возможно, это особенность конкретного тестового автомобиля.

Зато к топливу «Крайслер» нетребователен – АИ-91 прописан всегда, без всяких оговорок вроде «допускается в крайнем случае». В общем, как и у всех «американцев», на первом месте удобство, а драйверские изыски потом.

■ НОМИНАЦИЯ «АСФАЛЬТОВЫЙ ВЕЗДЕХОД»



Никто всерьез не станет проверять вездеходные способности обычных легковушек, но плохие дороги, глубокие выбоины, высокие бордюры заставляют придирчиво считать миллиметры под днищем. Здесь безоговорочный лидер «Шкода–Суперб», у которой стандартный в России пакет для плохих дорог увеличил просвет под защитой двигателя до 160 мм, а угол переднего свеса – до 17°. Аутсайдеры – новенький «Пежо–407» и «Крайслер–Себринг», гарантирующие лишь 120 мм под моторным отсеком, да и то у порожней машины. У «француза» еще одна беда – гигантский передний свес с углом всего 11°, который заставит парковаться кормой к бордюрам и «шепотом» въезжать на пандусы.

FORD MONDEO

Большинство своих конкурентов «Мондео» кладет на лопатки в номинации «количество автомобиля за один дензнак». При этом он еще и самый легкий.

Небогатую комплектацию Trend выдают механические настройки сиденья водителя – электроприводом снабжена только регулировка по высоте. Устроиться можно вполне удобно, кресла средней жесткости, с неплохой боковой фиксацией, а над головой рослого водителя остается еще около 180 мм. Колени придется поберечь – они постоянно цепляются за кожух рулевой колонки, а прямо над левым расположен дистанционный пульт магнитолы.

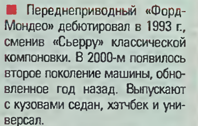
Первое время путаешься с плоскими кнопками электростеклоподъемников – требование «интуитивной понятности» здесь не соблюдено, зато у всех четырех есть автоматический режим и функция «отбоя». Огорчили две вещи: центральный бокс-подлокотник с хлипкой болтающейся крышкой, который, похоже, мастерили нерадивые школьники на уроке труда, и дрожащее на ходу, как овечий хвост, внутреннее зеркало – в конце концов оно вовсе «демонтировалось».

А вот такого эксклюзива, как электрообогрев ветрового стекла, больше нет ни у кого! Впрочем, как и мудреного механизма открывания капота ключом – плюсы в таком решении найти трудно, зато не как у всех.

На ходу «Мондео» хорошист – ни выдающихся ка-




FORD MONDEO


- Переднеприводный «Форд-Мондео» дебютировал в 1993 г., сменив «Сьерру» классической компоновки. В 2000-м появилось второе поколение машины, обновленное год назад. Выпускают с кузовами седан, хэтчбек и универсал.
- Двигатели: бензиновые 1,8–3,0 л (110–226 л. с.), дизельные 2,0 л (90–130 л. с.).
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 4- и 5-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: Core, Trend, Sport, Ghia, Ghia X, ST220.
- Цена в России: 18 780–31 170 евро ($22 900–38 000).

РЕЗЮМЕ

«Форд-Мондео» – одно из лучших предложений в классе по соотношению «цена/качество». Добротный средний автомобиль, который удовлетворит большинство водителей.

+ Привлекательная цена, симпатичный аккуратный интерьер, просторный салон, удобное водительское место.

– Отдельные огрехи изготовления и эргономики, тесноватый педальный узел, довольно высокий уровень шумов.



У «Форда» под полом багажника полноценная запаска, съедающая часть полезного объема.



Аккуратный салон «Форда» радует сдержанным дизайном в стиле «техно»: мягкий тисненый пластик, кожа на руле и рычаге коробки, вставки из анодированного алюминия.



По всем параметрам мотор «Мондео» – середняк.



Центральный подголовник можно утопить в спинку.

честв, ни явных провалов. Тихий мотор, скорее, покладистый трудяга, чем провоцирующий спортсмен – уверенная тяга во всем диапазоне.

В меру жесткая подвеска умело демпфирует неровности, обеспечивая неплохую плавность хода, и вместе с тем позволяет ехать цепко, с небольшими кренами в поворотах. Внятному рулю не повредит чуть больше информативности – в этом он похож на педаль тормоза.

Кстати, педали слишком сближены – зимняя обувь (по крайней мере, больших размеров) будет цепляться. Сцепление включается мягко, что плохо при резкой манере езды, зато очень удобно в тягучих пробках. Дорожные и аэродинамические шумы в «Форде» прослушиваются весьма заметно.

НОМИНАЦИЯ «САМ СЕБЕ ГРУЗОВИК»



Роль грузоперевозчика нечасто выпадает седану D-класса, тем не менее, доставить чемоданы в аэропорт или лыжи на турбазу нет-нет да и придется. Здесь неожиданным лидером оказался один из самых коротких автомобилей – просторный прямоугольный багажник «Тойоты-Авенсис» вместил 428 л пенопластовых блоков. Можно бы и больше, но помешали выступающие внутрь петли крышки.

На втором месте – «Форд-Мондео»: недобрал 50 л из-за вкладышей вокруг ниши с полноценным запасным колесом. Самый маленький отсек, да еще с небольшим проемом, у «Вольво-S60» – «всего» 380 л. Лишь на четыре литра вместительнее оказались багажники «Крайслера-Себринг» и «Пежо-407».

Для перевозки чего-нибудь длинного и плоского разрезную спинку заднего сиденья у всех автомобилей можно сложить по частям или полностью, открыв иногда довольно большой проем в салон. Исключение – «Шкода-Суперб». Впрочем, лыжи перевозить это не помешает – в нише заднего подлокотника у нее, как и у большинства остальных, есть люк, и даже с чехлом.

SKODA SUPERB

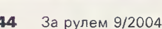
Нет, «Шкода-Суперб» совсем не похожа на таксу, хотя использует удлиненную на 100 мм платформу «Пассата». Автомобиль выглядит вполне гармонично, он даже не самый длинный в нашей компании – на 81 мм короче «Крайслера». Из конструктивных особенностей отметим простую и надежную заднюю подвеску на продольных рычагах, связанных упругой поперечиной, – у конкурентов более сложные многорычажные конструкции. Зато передняя – одна из самых мудреных. Еще одно отличие, унаследованное от платформенного донора, – расположенный продольно двигатель. Он мал, да удал – 1,8 л, пять клапанов на цилиндр, турбонаддув и 150 «лошадей».

Ровными стыками кузовных панелей, высоким качеством окраски, тщательно собранным салоном, продуманной эргономикой «Шкода» напоминает именитых «немцев» – специалисты «Фольксвагена» поработали на славу. Правда, создается впечатление, что машину сознательно обеднили: гнезда и проводка для омывателей фар есть, но штатные прорези в бампере прикрыты заглушками, электрорегулировки сидений убрали, но пятиступенчатый подогрев остался... Магнитолу придется заказывать дополнительно: меломану удобно, но большинство удовлетворилось бы и штатной «музыкой», счастливо избежав бремени выбора.

От удлинения салона перепало не только задним пассажирам, но и водителю

SKODA SUPERB

- «Шкода-Суперб» базируется на удлиненной на 100 мм платформе «Фольксвагена-Пассат», представлена во Франкфурте осенью 2001 г.
- Двигатели: бензиновые 1,8–2,8 л (115–193 л. с.), дизельные 1,9–2,5 л (101–163 л. с.).
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 5-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: Classic, Comfort, Elegance.
- Цена в России: $26 800–43 550.



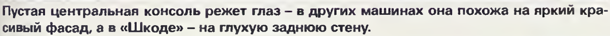
РЕЗЮМЕ

«Шкода-Суперб» – уникальное сочетание огромного салона, заводного характера и отличной приспособленности к российским условиям.

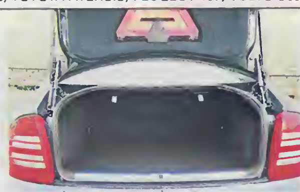
+ Очень хорошее качество изготовления, гигантский салон, удобное водительское место, мощный тяговитый мотор, отличная динамика, большой дорожный просвет.

– Некоторая нелогичность комплектации, нетрансформируемый багажник, недостаточная «раскрученность» марки в D-классе.





Пустая центральная консоль режет глаз – в других машинах она похожа на яркий красивый фасад, а в «Шкоде» – на глухую заднюю стену.



Заднее сиденье нельзя сложить по частям, но в салон ведет небольшой люк.



С литра рабочего объема «снято» 83 л. с.



Передняя подвеска «Суперба» – язык сломаешь, пока объяснишь: разнесенные по высоте алюминиевые рычаги, причем внизу их два с двумя шаровыми опорами и мнимой осью поворота, что благоприятно сказывается на точности управления.

– куполообразная крыша поднята над ним на 190 мм. Сиденья, опять-таки, по-немецки жесткие, с развитой боковой поддержкой, а коротенький рычаг коробки – просто эталон по четкости ходов и избирательности.

На ходу «Суперб» рождает только положительные эмоции: великолепная шумоизоляция, мощный задорный мотор с прекрасным подхватом в районе полутора-двух тысяч и отлично поставленным голосом, налитый упругой силой маленький руль, хотя и чуть простоватый по форме. Машина исподволь заводит, провоцирует ехать энергично. И вот уже ты забываешь о громадном салоне сзади, а чуть жестковатые поначалу подвески оказываются в самый раз, чтобы под писк шин аккуратно «прописывать» повороты.

НОМИНАЦИЯ «СВЕТОФОРНЫЙ ГОНЩИК»



Неожиданный результат: самый просторный автомобиль с наименьшим рабочим обьемом оказался наиболее быстроходным – «Шкода-Суперб» разогналась до 100 км/ч за 10,3 с и развила максимальную скорость 210 км/ч! Она же продемонстрировала и лучшую эластичность (ускорение без переключения на IV и V передачах) среди машин с механическими коробками. Впрочем, не будем забывать, что более мощные «Пежо-407» и «Вольво-S60» тяжелее на 100 и 170 кг соответственно, к тому же снабжены автоматическими коробками передач. Однако даже это не объясняет медлительность «француза» – разгон до сотни занял целых 13,6 с! А вот по тормозным качествам «Пежо» оказался рекордсменом, сумев уложиться в 39,7 м при торможении со 100 км/ч, – кстати, только у него стоят двухпоршневые суппорты в передних тормозных механизмах.



TOYOTA AVENSIS

Японские автомобили традиционно отличаются высоким качеством изготовления, и «Авенсис» в принципе подтверждает правило. Тем более досадно ощущать тугие дверные ручки и слышать поскрипывающие и зудящие на ходу элементы интерьера.

В топовой комплектации R2 машина лишь на $2,6 тыс. дороже «Шкоды», но насколько же богаче оснащена! Чего только нет: ксеноновые фары, система стабилизации, автоматическая коробка, девять подушек безопасности, включая коленную для водителя, кожаные сиденья, аудиосистема, раздельный климат-контроль...

Посадка в целом удобная, кресла мягкие, комфортные, но, пожалуй, чуть маловаты крупному седоку. Колено водителя цепляется за жесткий кожух рулевой колонки, а под массивным «торпедо» почти не остается места для ног правого пассажира.

При пуске двигателя стартер должен потрудиться пару секунд. Двухлитровый мотор достаточно живой, но его порывы в значительной мере демпфирует четырехступенчатый «автомат». Подвеска плотная, комфортная и обладает неплохой энергоемкостью. Легкий на парковке руль логично тяжелеет с ростом скорости, хотя толчки на выбоинах до него все же доходят. В поворотах несколько мешают обзору толстые передние стойки, во внутреннем зеркале маячат два задних подголовника, а на ходу заметен легкий шум от колес.

В общем, неоднозначный автомобиль: вроде все прекрасно, но постоянно приходится делать какие-то оговорки.

TOYOTA AVENSIS

- «Тойота-Авенсис» дебютировала в 1997 г., нынешнее второе поколение увидело свет в 2003-м. Кузова – седан и универсал, привод передний, для некоторых модификаций и полный.
- Двигатели: бензиновые 1,6–2,4 л (110–163 л. с.), дизельный 2,0 л (116 л. с.)
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4- и 5-ступенчатые «автоматы».
- Комплектации: R1 и R2.
- Цена в России: $25 900–34 900.

РЕЗЮМЕ

«Тойота-Авенсис» – лидер по количеству средств безопасности и атрибутов комфорта на единицу стоимости.

+ Высокое качество сборки, богатая комплектация, разумная цена, просторный салон и большой багажник, «живой» мотор.

– Скрипы в салоне, некоторые недостатки обзорности и эргономики, замедленный пуск двигателя, заметный шум от колес.



Кремовый салон «Тойоты-Авенсис» чертовски элегантен! Правда, палочки селектора «автомата» и ручника и бесхитростные черные кнопки смотрятся как-то несолидно.



По объему багажника «Тойота» превзошла всех.



Двухлитровый мотор D-4 отличают самые современные решения: непосредственный впрыск топлива и регулируемые фазы газораспределения VVT-i.



Сзади маловато высоты. Зато в остальном просто блеск, есть даже солнечная шторка под стеклом!

На ходу «Авенсис» в целом весьма тихий, но в салоне живут «сверчки» и слышен легкий шум колес.



■ НОМИНАЦИЯ «ЧЛЕНОВОЗ»



Здесь трудно сыскать равных «Шкоде-Суперб» – перед коленями пассажира ростом 180 см остается более четверти метра до передних спинок, хотя головой он касается ската крыши. А громадная дверь не только вмещает зонтик, но и позволяет войти в машину, не теряя достоинства – лишь пригнувшись. Весьма просторны «Форд-Мондео» и «Крайслер-Себринг» – тому же пассажиру гарантированы 170 мм пространства и возможность закинуть ногу на ногу. У других тоже неплохо – 100–120 мм, правда, в «Тойоте-Авенсис» макушка упирается в низкий скат крыши, а «Пежо-407» субъективно кажется теснее других. Самый широкий салон – у «Вольво-S60».

PEUGEOT 407

Самый свежий автомобиль в тесте, его продажи начались только летом. Наиболее заметные черты внешности – умопомрачительный передний свес, из-за которого почти 2/3 собственной массы приходится на передние колеса, гигантские передние светоблоки длиной 750 мм и громадная пасть воздухозаборника, которую зимой надо прикрывать специальной пластиковой заслонкой. Практичность этих решений неочевидна, оригинальность бесспорна.

Комплектация SV Executive очень богата: в числе прочего ксеноновый свет, датчики парковки, света и давления в шинах. За доплату двухслойные боковые и заднее стекла, обеспечивающие великолепную шумоизоляцию, окраска металлик, кожа. Салон красив: мягкий тисненый пластик, дерево, графит, хром. Увы, прямо перед пассажиром на стекле расположился паук датчика дождя.

Диапазон регулировки очень мягких вальяжных кресел смещен назад – в крайнем положении даже рослый водитель не дотянется до педалей. К типично французской оцифровке спидометра нечетными десятками (70, 90, 110 и т. д.) надо привыкнуть. Уходящие вдаль наклонные передние стойки напоминают арку моста... Мсье, несомненно, оригинал!

«Француз» обладает самым большим мотором – целых 2,2 л. Увы, это не дало практически никаких преимуществ на динамометрической дороге – скорее всего, дело в медлительной автоматической коробке. Подвеска оказалась, пожалуй, самой жесткой: хорошо чувствуются, в том числе и на руле, мелкие ямки и сколы асфальта. Машина весьма уверенно ведет себя в поворотах, демонстрирует быстрые реакции и точно управляется, а от переоценки ее – и своих! – возможностей спасает неотключаемая система стабилизации.



PEUGEOT 407

- «Пежо-407» – новинка сезона, дебютировал весной в Женеве, сменив модель 406. Выпускается с кузовом седан, вскоре появятся универсал и купе. Привод передний.
- Двигатели: бензиновые 1,8–2,9 л (116–211 л. с.), дизельный 2,0 л (136 л. с.).
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 4- и 6-ступенчатые «автоматы».
- Комплектации: SR Comfort, ST Comfort, ST Sport, SV Executive.
- Цена в России: $23 900–39 000.

РЕЗЮМЕ

«Пежо-407» – стильный автомобиль с яркой внешностью, способный доставить удовольствие умелому водителю.

+ Запоминающаяся, оригинальная и яркая внешность, богатая комплектация, отличная шумоизоляция, точные реакции на дороге.

– Плохая геометрическая проходимость, посредственная динамика, маленькие наружные зеркала, тесноватые дверные проемы.



У «француза» мягкие комфортные кресла и удобный пухлый бублик руля. Салон не просто красивый, его отличает некий национальный шарм.



Кнопка открывания багажника – в «нолике» индекса на корме.



Козырь – двигатель наибольшего объема – на динамометрической дороге не сыграл.

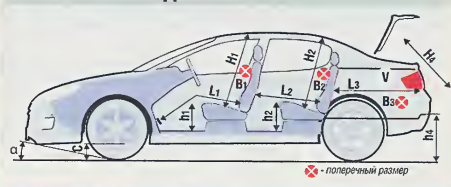


Сзади – что душа пожелает: шторки, подлокотник-раскладушка, люк для лыж.

Садясь в «Пежо-407», придется поклониться, говоря «спасибо» покатым передним стойкам.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ

	CHRYSLER SEBRING	FORD MONDEO	SKODA SUPERB	TOYOTA AVENSIS	PEUGEOT 407	VOLVO S60
L_1	930–1110	955–1125	910–1135	935–1130	900–1105	920–1150
L_2	675–900	700–905	725–980	625–870	600–835	600–885
H_1	985	1030	1055	990	1025	1020
H_2	895	940	945	940	950	945
B_1	1405	1400	1420	1385	1423	1435
B_2	1385	1390	1375	1366	1367	1413
h_1	255–300	260–310	250–275	285–333	245–320	290–317
h_2	310	370	345	345	345	340
L_3	1115–1925	1028–1770	1050	1145–1790	953–1560	1040–1730
$B_{3\,min}$	920	965	1010	1010	1110	995
$h_{4\,погр}$	775	725	730	715	760	655
H_4	470	447	443	478	460	412
$V_{баг}$, л	384	404	412	428	384	380
C, мм	120	145	160	130	120	130
α, град	14	15	17	14	11	16

VOLVO S60

Производители позиционируют модель в премиум-сегменте. А коли так, извольте переплатить – за конструкцию, способную принять трехсотсильный мотор, за возможность разместить богатейший набор оборудования, за разнообразные «ноу-хау», за реноме, в конце концов. Эти затраты тонким (и не очень) слоем ложатся на цену всех узлов, отсюда и немалая базовая стоимость. Да еще плюс дополнительное оборудование – один встроенный телефон тянет на девять сотен, а все опции встанут под 10 тысяч.

В результате у «Вольво» – самое роскошное оснащение, максимум комфорта, который слагается из приятных мелочей – таких, например, как память на три регулировки водительского места.

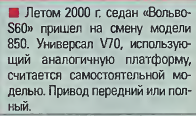
Впрочем, и на солнце есть пятна: неожиданно простенькие, без «отбоя» электростеклоподъемники, торчащий напротив колена ключ зажигания, низкий кожух рулевой колонки, болтающийся рычаг ручника, иногда – рывки при переключении передач.

У «Вольво» оказался самый оригинальный и мощный силовой агрегат – пять цилиндров поперек отсека (!), наддув и 180 л. с. Отсюда и одни из лучших показателей по продольной динамике, хотя характер машины отнюдь не гоночный, это, скорее, быстроходный лайнер с довольно мягкой и очень комфортабельной подвеской. Впрочем, «швед» неплохо держится и в поворотах, главное – не торопить его на входе и не переоценивать неожиданно скромные сцепные свойства шин Continental Premium Contact. Да и руль из полированного дерева – игрушка не для гонщика. □





VOLVO S60



■ Летом 2000 г. седан «Вольво-S60» пришел на смену модели 850. Универсал V70, использующий аналогичную платформу, считается самостоятельной моделью. Привод передний или полный.

■ Двигатели: бензиновые 2,0–2,5 л (140–300 л. с.), дизельный 2,4 л (130–163 л. с.).

■ Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 5-ступенчатый «автомат».

■ Цена в России: $29 400–59 900.

РЕЗЮМЕ

«Вольво-S60» – маленький лимузин: богатый, солидный, мягкий, комфортабельный, быстроходный.

+ Богатое оснащение, комфортабельная подвеска, удобные кресла, мощный двигатель, хорошая динамика.

– Высокая цена, низкие дверные проемы сзади, скромные сцепные свойства шин, значительные крены кузова.



По объему багажника «Вольво» проиграл конкурентам.



Обширная центральная консоль в «Вольво-S60» напоминает панель управления в кабине самолета.



Кресло «помнит» трех водителей.



Чтобы откинуть спинку, надо потянуть ручку... в багажнике.

Пятицилиндровый двигатель «Вольво» расположен поперек рабочего отсека. Благодаря наддуву он лидирует по литровой мощности: 90 л. с./л.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	CHRYSLER SEBRING LE	FORD MONDEO TREND	SKODA SUPERB COMFORT	TOYOTA AVENSIS R2	PEUGEOT 407 EXECUTIVE	VOLVO S60 BASIC
Противотуман. фары		●	●	●	●	●
Эл.обогр.ветр. стекла		●				
Люк						●
Электрозеркала	●	●	●	●	●	●
Автом. затемнение внутр. зеркала	●		●	●	●	●
Ксеноновые фары				●	●	●
Регул. рулев. колонка (высота/длина)	● /	● / ●	● / ●	● / ●	● / ●	● / ●
Электрорег. сиденья	●	●*		●	●	●
Подогрев сиденья		●	●	●	●	●
Круиз-контроль	●			●	●	●
Кожаный салон				●	●	●
Кондиционер	●					
Климат-контроль		●	●	●**	●**	●**
Аудиоподготовка			●			
Аудиосистема	(K+CD)	(CD)		(K+CD)	(CD)	(K+CD)
Под. безопасн. (кол-во)	4	4	4	9	6	6
Трансформ. багажник	●	●		●	●	●
Полноразм. зап. колесо	●	●	●	●	●	●
Цена базовой комплектации	$27 260 (€21 900)	$27430 (€22 030)	$29 328	$31 900	$33 000	$34 300
Цена с доп. оборудов.					$36 940***	$44 362****

По высоте. ** Раздельный. *Дополнительно: кожаный салон, подогрев передних сидений, стекла-триплекс, задние электростеклоподъемники и боковые подушки. ****Дополнительно: пакеты «Премиум», «Дизайн», «Комфорт», магнитола с управлением на руле, ксеноновые фары, люк, телефон и пр.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

	CHRYSLER SEBRING	FORD MONDEO	SKODA SUPERB	TOYOTA AVENSIS	PEUGEOT 407	VOLVO S60
Весовые характеристики						
Снаряженная масса, кг	1430	1365	1461	1449	1564	1631
Нагрузка на ось, кг:						
переднюю	870 (61%)	812 (59%)	876 (60%)	872 (60%)	990 (63%)	935 (57%)
заднюю	560 (39%)	553 (41%)	585 (40%)	577 (40%)	574 (37%)	696 (43%)
Динамические качества						
Разгон, с:						
0–40 км/ч	3,1	2,8	2,5	3,4	3,6	3,0
0–60 км/ч	5,3	4,8	4,6	5,5	5,9	5,1
0–80 км/ч	8,1	7,4	6,9	8,7	9,3	7,8
0–100 км/ч	11,9	11,0	10,3	12,4	13,6	11,1
0–120 км/ч	16,7	14,9	14,5	18,0	18,2	15,6
0–140 км/ч	23,1	21,3	19,4	25,5	25,5	21,1
0–160 км/ч	33,2	28,8	27,5	35,7	34,3	29,3
0–400 м (км/ч)	18,1 (126)	17,6 (127)	17,1 (133)	18,7 (121)	19,0 (122)	17,9 (129)
0–1000 м (км/ч)	33,1 (160)	32,1 (168)	31,4 (169)	33,8 (156)	34,2 (160)	32,2 (166)
Максимальная скорость, км/ч	**195**	**200**	**210**	**188**	**194**	**209**
Погрешность спидометра, %	2	1	8	6	3	3
Эластичность, с:						
60–100 км/ч (IV)	13,4	10,8	10,0	8,0**	7,9**	6,2**
80–120 км/ч (V)	18,8	16,4	14,2	9,0**	8,1**	8,2**
Выбег, м:						
120–50 км/ч	1791	1651	1702	1508	1686	1820
50–0 км/ч	846	775	820	748	634	800
Торможение со 100 км/ч:						
тормозной путь, м	43,0	42,5	40,3	42,4	39,7	40,2
замедление, м/с²	9,0	9,1	9,6	9,1	9,7	9,6

**В снаряженном состоянии без нагрузки. **При срабатывании «кик-дауна» АКП.*

За «сборную мира» играли представители Франции, Чехии, Америки, Японии, Германии, Швеции. Национальные признаки отличают каждый автомобиль, но вовсе не являются определяющими. D-класс – он на всех континентах D-класс.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	CHRYSLER SEBRING	FORD MONDEO	SKODA SUPERB	TOYOTA AVENSIS	PEUGEOT 407	VOLVO S60
Общие данные						
Размеры, мм:						
длина	4884	4804	4803	4630	4676	4576
ширина	1793	1812	1765	1760	1811	1804
высота	1395	1427	1469	1480	1445	1428
база	2743	2754	2803	2700	2725	2715
колея спереди	1529	1522	1515	1505/	1560/	1563
сзади	1524	1537	1515	1500	1526	1560
Радиус поворота, м	5,3	5,6	5,9	5,4	6,0	5,4
Снаряжен. масса, кг	1435	1372	1438	1405	1591	1426
Полная масса, кг	1920	1905	2015	1895	2075	1980
Максимальная скорость, км/ч	200	215	216	195	209	215
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,5	9,8	9,5	11,1	н. д.	9,5
Топливо	АИ-91	АИ-95	АИ-91...95	АИ-95	АИ-95	АИ-91...98
запас топлива, л	61	59	62	60	70	70
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):						
загород. цикл	6,8	5,8	6,5		7,0	7,6
город. цикл	11,1	11,5	11,5	9,2*	14,2	14,5
Кузов			седан			
Количество дверей			4			
Число мест			5			
Объем багажника (VDA), л	453	450	460	520	430	425
Двигатель			бензиновый			
	–	–	турбо-наддув	–	–	турбо-наддув
Расположение, число цилиндров	P4		P4 (продольно)	P4		P5
Число клапанов	16		20	16		20
Рабочий объем, см³	1996	1999	1781	1998	2231	1984
Степень сжатия	9,6	10,8	9,3	11,0	10,8	9,5
Мощность, кВт/л.с.	104/141	107/145	110/150	108/147	116/158	132/180
при об/мин	5700	6000	5700	5700	5650	5300
Крутящий момент, Н·м	188	190	210	196	217	240
при об/мин	4350	4500	1750	4000	3900	2200
Трансмиссия						
Привод			на передние колеса			
Коробка передач		M5		A4		A5
Передаточные числа:						
I	3,50	3,42	3,78	3,94	2,72	4,77
II	1,95	2,14	2,18	2,20	1,48	3,00
III	1,36	1,45	1,43	1,41	1,00	1,96
IV	0,97	1,03	1,03	1,02	0,72	1,32
V	0,81	0,81	0,84	–	–	1,02
з. х.	3,42	3,73	3,44	3,14	3,15	3,23
Главная передача	3,94	4,07	3,70	2,92	3,45	2,65
Ходовая часть						
Подвеска:			на подрамнике, со стабилизаторами**			
спереди	двойные разнесенные рычаги	«Мак-Ферсон»	много-рычажная	«Мак-Ферсон»	двойные разнесенные рычаги	«Мак-Ферсон»
сзади	много-рычажная	«Мак-Ферсон»	прод.рычаги, упругая поперечина		многорычажная	
Рулевое управление			реечное с усилителем			
Тормоза:			с усилителем			
передние			дисковые вентилируемые			
задние			дисковые			
Размер шин	205/65R15	205/55R16	225/45R17	215/45R17	215/55R16	
Системы	ABS, EBD	ABS, EBD, BA			ABS, EBD, BA, TC, ESP	

**Комбинированный цикл. **Кроме задней подвески «Шкоды-Суперб».*

Автомобили на тест предоставлены:
«Крайслер-Себринг» – «Муса-Моторс», тел. (095)785-11-11;
«Форд-Мондео» – «Превокс», тел. (095)918-77-99;
«Шкода-Суперб» – «Автоцентр Шкода», тел. (095)788-68-68;
«Тойота-Авенсис» – «Тойота Мотор», www.toyota.ru;
«Пежо-407» – «Арманд», тел. (095)105-81-05;
«Вольво-S60» – «Вольво Кар Россия», тел. (095)745-97-80.



ПРЕКРАСНОЕ ДАЛЕКО

СЕРГЕЙ МИШИН

Два года назад Россия приняла закон о техническом регулировании, согласно которому современные отечественные автомобили должны соответствовать его высоким стандартам. Через пять-шесть лет ужесточат требования по пассивной безопасности: фронтальный удар с перекрытием на повышенной скорости, боковой удар о столб, снижение травматизма пешеходов при наезде. Кроме того, придется существенно уменьшить вред, наносимый автомобилем окружающей среде как «при жизни» (требования по токсичности и шуму), так и после (проблемы утилизации). Например, в 2010 году в Евросоюзе, скорее всего, примут нормы токсичности Евро V, а в России, даст бог, – Евро IV, причем для всех производимых автомобилей.

Так что выпуск сегодняшних авто в скором времени окажется вне закона. И никакая модернизация или рестайлинг не помогут.

ЧТО ДЕЛАТЬ?

Вазовские маркетологи считают, что в гамме автомобилей не хватает настоящего полноразмерного С-класса. Но такую машину на базе уже выпускаемых не сделать – с увеличением объема двигателя должны меняться и коробка передач, и сцепление, и приводы, и ШРУСы. Из существующих переднеприводных агрегатов, созданных еще для полуторалитрового двигателя «Самары», на ВАЗе уже выжали все что можно. К примеру, предельный передаваемый момент коробок передач «девятки-десятки» – 140 Н·м. Иными словами, без нового автомобиля не обойтись.

КОНТУРЫ БУДУЩЕГО

Задача концепта – стать этим самым новым автомобилем, начало выпуска которого планируется на 2010–2012 годы. Очевидно, что его кузов придется ориентировать на новые требования по пассивной безопасности. Да и внешность автомобиля в определенной степени с этим связана. Капот, к примеру, должен быть в меру мягким, способным к демпфирующему смятию при падении на него пешехода в случае наезда. Для компоновщика это означает, что между капотом и мотором следует предусмотреть достаточно свободного пространства.

Придется создавать и другую платформу с новым шасси и силовым агрегатом. Пока в перспективе уже существующие моторы объемом 1,6–1,8 литра. Впрочем, моторный отсек делается с учетом двухлитрового двигателя. Расположение поперек (на подрамнике), ведущие колеса – передние, коробка передач с ручным переключением, пятиступенчатая. Не исключено, что в этом списке появятся дизель и автоматическая трансмиссия.



Особое внимание – комфорту: удобство посадки, мощная система вентиляции и отопления, эффективный обдув и размораживание стекол.



Штатная комплектация предусматривает электроусилитель руля и передние подушки безопасности.





ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КОНЦЕПТА

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4450
ширина	1730
высота в снаряженном состоянии	1500
база	2640
колея спереди/сзади	1490/1480
Снаряженная масса, кг	1100–1200
Полезная нагрузка, кг	500
Полная масса, кг	1600–1700
Время разгона 0-100 км/ч, с	14–10
Макс. скорость, км/ч	175–190
Кузов	
Количество дверей	4
Число мест	5
Объем багажника, л	500
Двигатель	
Рабочий объем, см^3	1,6–1,8
Шины	195/65R15

Иллюстрации из архива дизайн-центра НТЦ.

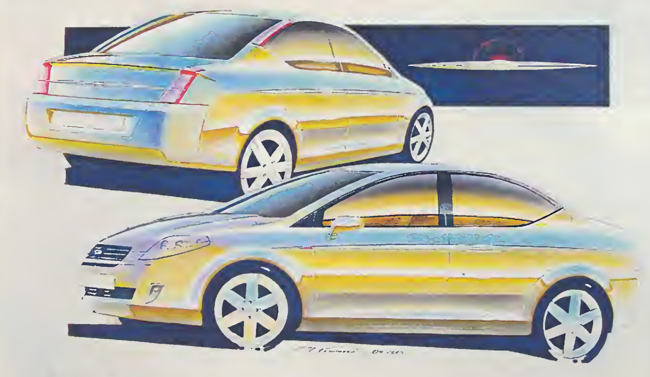
Задняя подвеска – независимая и тоже скорее всего на подрамнике. Ее разрабатывают с учетом полноприводной модификации, то есть редуктор и приводы задних колес можно будет поставить без каких-либо изменений подвески. Колеса большие – пятнадцатидюймовые.

Создатели концепта позиционируют автомобиль как недорогой в своем классе, семейный, универсального назначения – и на каждый день, и в выходные на дачу, и в отпуск с семьей. Вместимость – пять рослых человек (до 184 см) с комфортом. Диапазон регулировок передних сидений будет достаточным и 190-сантиметровому, но позади него с удобством усядется только середнячок ростом 173–175 см. В багажнике для поклажи каждого пассажира будет по 100 литров пространства, а общий объем не менее 500!

Особое внимание – комфорту: удобство посадки, мощная система вентиляции и отопления, высокоэффективный обдув и размораживание стекол и, что для России особенно важно, надежность холодного пуска. Соотношение противоречивых характеристик «управляемость и устойчивость/плавность хода» будет подбираться не для скоростных автобанов, а под среднестатистические российские дороги.

Кроме того, особо пристальное внимание качеству автомобиля, его узлов и агрегатов, их надежности. Планируемый ресурс – 200 тысяч километров. Напомним, что среди автомобилей ВАЗ пока лидирует «десятое» семейство. Для него завод отмерил 150 тысяч километров.

Вряд ли живой автомобиль останется таким же. На разных стадиях проектирования его облик будет постоянно меняться.



Насыщенность различными опциями уже сегодня определяют минимальная и максимальные комплектации. Последняя нужна для своевременной закладки ее в конструкцию и соответствующей компоновки всего автомобиля. Минимум же – компромисс между ценой и обязательным техническим оснащением.

Самый дешевый «стандарт» предусматривает электроусилитель руля и передние подушки безопасности, помогающие автомобилю получить высокий рейтинг EuroNCAP по пассивной безопасности. Возможно, законодательство обяжет иметь антиблокировочную систему тормозов. Верхний предел, то есть «люкс», – это уже полный комплект подушек, включая боковые, противобуксовочная система, системы парковки и навигации, ну а золотую середину, как водится, займет «норма», наполнение которой будет определять покупательский спрос.

ПРОБНЫЙ ШАР

Автомобиль, как таковой, еще не состоялся. АвтоВАЗ представляет, по сути, концепцию, которая сможет стать настоящим серийным автомобилем не раньше чем через несколько лет. Чтобы упростить восприятие и понимание, она воплощена в образе одного из вариантов того, как видят ее дизайнеры и конструкторы. Вряд ли «живой» автомобиль будет таким, как выглядит сейчас. На разных стадиях проектирования (первые эскизы, рисунки, маленькая пластилиновая модель, демонстрационный макет) его облик станет меняться – в этом суть рабочего процесса, но ориентировочные характеристики автомобиля будущего уже можно «примерить». □

ПИКАНТНЫЙ ГОРОЖАНИН

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Компактный, весь такой скругленный, ладненький, с модными ныне чертами «лица», «КИА-Пиканто» даже при всем нашем российском пренебрежении к «малышам» смотрится весьма привлекательно. А что? В его арсенале гамма молодежных цветов и оттенков, вариации из двух моторов, коробок передач и, конечно же, дополнительного оборудования. Словом, сразу ощущаешь, что новинка всерьез нацелена не только на наши с вами пенаты, но и на избалованную выбором Европу.

В ПЕРВОМ ПРИБЛИЖЕНИИ

Поначалу «КИА-Пиканто» оцениваешь как близкого одноклассника весьма популярного у нас «Матиза». Несомненно, это так, но не забудем, что новые модели рождаются в том числе и для того, чтобы учесть недостатки конкурентов, стать лучше, привлекательнее. Вот и здесь, настроившись поначалу на поиски, так сказать, минимальных отличий, вдруг отмечаешь, что по мере знакомства с машиной запрограммированная схожесть тает прямо на глазах.

Салон у «Пиканто» шире и просторнее, интерьер серьезнее и богаче. И хотя в нем господствует недорогой пластик, внешне смотрится он даже презентабельно. Похоже, создатели





65 «лошадей» с 1,1 л рабочего объема – таков самый резвый мотор «Пиканто».



Не исключено, что тележка супермаркета превзойдет багажник по объему. Чтобы основательно загрузить «Пиканто», придется складывать раздельные подушку и спинку заднего сиденья.

KIA PICANTO

- Впервые представлен во Франкфурте в сентябре 2003 года.
- Выпускается с одним типом кузова (пятидверный хэтчбек) и двумя бензиновыми двигателями: 1 л, 46 кВт/63 л. с. и 1,1 л, 48 кВт/65 л. с. Коробка передач – пятиступенчатая механическая или четырехступенчатый «автомат» (последний только для версии 1,1 л).
- Предусмотрены две базовые комплектации – LS и GS, которые отличаются уровнем оснащения. Диапазон цен – от 9800 до 12 650 у. е.

авто всерьез поработали над внутренним содержанием – постарались придать ему в первую очередь солидность. Этого нельзя не почувствовать в обводах передней панели с крупными шкалами комбинации приборов, как, впрочем, и в тумблерах управления вспомогательным оборудованием, и даже в символике ручек системы вентиляции.

Водительское сиденье располагает к тому, чтобы устроиться на рабочем месте без всяких скидок на размеры машины – спасибо диапазону продольной регулировки, «по-взрослому» отодвига-

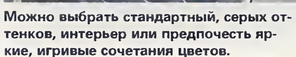


КОМПЛЕКТАЦИЯ	
KIA PICANTO GS	
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Электростеклоподъемники (перед./зад.)	•/–
Кондиционер	•
Аудиоподготовка	•
Натяжители ремней	•
Подушки безопасности (кол-во)	2
Трансформируемый багажник	•
Цена, у. е.*	12 190

1 у. е. = 30 руб.

ющей вас от руля и педалей. Об избытке свободного пространства, понятно, говорить не приходится (разве что над головой), но организовано оно рационально: сидящий справа пассажир не подпирает вас плечом, да и все остальное не вызывает ощущения зажатости. Увы, сзади намного теснее…





Можно выбрать стандартный, серых оттенков, интерьер или предпочесть яркие, игривые сочетания цветов.



Комбинация приборов оригинальна – раз, хорошо читаема – два. Не такое уж частое сочетание достоинств!



Задние пассажиры несколько стеснены: для ног места впритык. Городское предназначение машины и забота о водителе заставляют идти на кое-какие жертвы.

ДОВЕДЕННЫЙ ДО «АВТОМАТА»

Ух, и коварное же это сочетание: «литровый» двигатель и автоматическая трансмиссия. Поначалу даже удивляешься, что все это вообще едет и даже само переключается. Конечно, ускорение у машины так себе, скромненькое, зато левая нога знай себе скучает в стороне. Но вот вы уже почувствовали автомобиль, осмелели – можно экспериментировать.

Мотор «Пиканто» зарычал, зашумел, вспомнив о своих шестидесяти с лишним силах, да и коробка довольно быстро откликнулась, найдя нужную передачу, и-и-и… Вы неторопливо слились с плавно разгоняющимся потоком, ничем особенным не выделяясь на его пестром фоне. Сначала кажется, чего-то недожал, недодавил, тем более, что акселератор загружает правую ногу неожиданно большим усилием. Затем вдруг понимаешь – это все, большего от автомобиля вряд ли добьешься, по крайней мере, в «рваном» городском темпе.

Но вот, чем свободнее становятся дороги, тем жизнерадостнее автомобиль. Оказывается, двигатель любит обороты, и когда стрелка тахометра переваливает за 3,5–4 тысячи, все встает на место. «Пиканто» приобретает подвижность и начинает перемещаться не только по принципу включено-выключено, но и живо реагировать на перемещения акселератора. На трассе 130–140 км/ч для «малыша» не предел, по крайней мере по спидометру. При этом, правда, он откровенно шумноват: слышишь и двигатель, и шины, бурно реагирующие на изменение покрытия.

Неоднозначны и настройки подвесок. Едва попробовав их в деле, тут же бежишь проверять давление воздуха в шинах – настолько жестко и шумно автомобиль реагирует на мелкие не-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
KIA PICANTO

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	3495
ширина	1595
высота	1480
база	2370
колея спереди/сзади	1400/1385
Радиус поворота, м	4,6
Снаряженная масса, кг	850
Полная масса, кг	1350
Время разгона 0-100 км/ч, с	15,4
Макс. скорость, км/ч	144
Топливо/запас топлива, л	АИ-95, 92/35
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:	
загородный цикл	5,4
городской цикл	7,4
Кузов	**хэтчбек**
Количество дверей	5
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	155
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	12
Рабочий объем, см³	1086
Степень сжатия	10
Мощность, кВт/л. с.	48/65
при об/мин	5500
Крутящий момент, Н·м	94
при об/мин	3000
Трансмиссия	
Привод	на переднюю ось
Коробка передач	**А4**
Передаточные числа:	
I	2,91
II	1,53
III	1,00
IV	0,725
з. х.	2,64
Главная передача	3,98
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая балка
Рулевое управление	с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые
задние	барабанные
Размер шин	155/70R13



РЕЗЮМЕ

KIA Picanto – как и большинство «малышей», не блещет комфортом, в паре с «автоматом» выглядит скучновато. Что же, за две педали и простоту управления приходится платить, в том числе и эмоциями...

+ Рациональный, удобный интерьер, продуманная эргономика, неплохие возможности трансформации салона и выбор дополнительного оборудования.

– Посредственный комфорт, в том числе и акустический, вялая продольная динамика.

ровности. Однако нет худа без добра. Будучи откровенно трясучим, «Пиканто» в то же время неплохо справляется с большинством серьезных ям и колдобин. Кажется – все, проморгал, сейчас раздастся характерный удар, заканчивающийся погнутым колесным диском. Но нет, тряхнет автомобиль, конечно, изрядно, но удар он выдерживает достойно, а главное – без последствий.

Управляемость «корейца» усредненно удобна в большинстве ситуаций. Четкие отклики машины здесь подкреплены хорошей обратной связью рулевого управления, его быстродействием. Из подстерегающих неожиданностей отмечу лишь раннее проскальзывание шин, начинающих истерично повизгивать в совсем уж безобидных поворотах. Только что машина исправно слушалась руля, и вдруг нагруженное переднее колесо словно подломилось, и она «поплыла» наружу виража, даже не накренившись толком. Конечно, приспособиться можно, но поначалу лучше не переоценивать предельные возможности «Пиканто», по крайней мере, на шинах 155/70R13.

ЧТО В ИТОГЕ?

На европейском рынке «КИА-Пиканто» позиционируют, в первую очередь, как молодежный автомобиль. У нас же его скорее всего ожидает участь дамского транспортного средства. Отнюдь не дешевого, зато удобного, компактного, маневренного и неплохо оснащенного всеми благами цивилизации. □

Автомобиль на тест предоставлен ООО «КИА АВТО», тел. (095) 777-41-72.

ПОЛЕЗНО И ВКУСНО

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО АВТОРА И SKODA



Новую «Октавию» ждали давно. Ее предшественница позволила «Шкоде» занять достойное место в иерархии европейских марок, но было это в 1996 году. Тогда «Октавия» стала первым автомобилем, построенным на платформе «Фольксвагена-Гольф IV», и появилась раньше его на целый год. Но вот в 2003-м состоялись премьеры и второго «Ауди-А3», и пятого «Гольфа», а новую «Октавию», которая разделяет с «немцами» шасси и некоторые силовые агрегаты, пришлось ждать еще несколько месяцев.

СТАРАЯ И НОВАЯ

Опознать новую «Октавию» проще всего спереди, хотя и здесь, пожалуй, слишком много общего с предшественницей: характерная декоративная решетка радиатора, выступающая отштамповка по центру капота, линии бампера. Более смелой стала форма фар, получивших «хрустальную» оптику, удобнее проем задней двери, изменились капот и передние стойки.

Основным недостатком прежней модели, особенно если учесть имидж «семейной» машины, считают тесное заднее сиденье. Пассажир выше среднего роста упирался головой в потолок, а при немаленьком водителе – еще и коленками в его кресло. Увеличенная колесная база и новые сиденья с более тонкими спинками позволили осуществить прежде немыслимое: двое ростом 190 см могут, пусть и без лишней свободы, уместиться друг за другом.

Неожиданно порадовали бамперы – конструкторы «Шкоды», видимо, не без нажима покупателей, вернулись к отдельным нижним частям из черного пластика. Вероятно, даже в благополучной Европе, где высота бордюров меньше противотанковых эскарпов, было немало недовольных, кому пришлось раскошеливаться на дорогой бампер после неосторожной парковки. Резинки по контуру бампера тоже настоящие, съемные. Похвальный пример – даже на дорогом «Ауди-А3» их место занимают бутафорские пластмассовые выштамповки.

«Шкода-Октавия» ныне представлена с пятью типами двигателей: тремя бензиновыми и двумя турбодизелями. Самый скромный 1,4-литровый бензиновый мотор знаком по многим моделям «Фольксвагена». А вот в 1,6-литровом объеме сразу два агрегата: известный еще по прежней «Октавии» 75 кВт/102 л. с. с двумя клапанами на цилиндр и новый FSI с непосредственным впрыском 85 кВт/115 л. с.

Маркетологи «Шкоды» утверждают: уже сегодня более 60% продаваемых машин оснащены дизелями, причем их доля постоянно растет. В связи с этим едва ли будет сюрпризом, что наиболее мощная «Октавия» – дизельная. Два двигателя с непосредственным впрыском оснащены турбонаддувом и насос-форсунками. Меньший, объемом 1,9 л, – с двумя кла-



140-сильный турбодизель соединил несовместимое: экономичность микролитражки и динамику бизнес-класса.



Бензиновый мотор FSI: непосредственный впрыск означает 10-процентную экономию топлива.

панами на цилиндр; двухлитровый 140-сильный – с четырьмя. В общем, для дебюта набор достойный.

Автору удалось познакомиться лишь с дизелями и наиболее мощным бензиновым... хотя как знать, может, именно они будут наиболее популярными на наших дорогах?

«ЭЛЕГАНТНАЯ» И НЕПОСРЕДСТВЕННАЯ

Июльская Чехия встретила нас вовсе не летней погодой. Низкая облачность, непрекращающийся дождь и узкие горные дороги в окрестностях Либереца, на самом севере страны, у границы с Германией и Польшей.

Автомобиль «первой пробы» – с мотором FSI и в комплектации «Элеганс». Руль с кнопками аудиосистемы обшит кожей, огромный цветной дисплей в центре приборной панели отдан навигационной системе, климатическая установка – с раздельным регулированием. А вот сиденья обычные, механические, и попытка отодвинуться (автомобиль стоял на подъеме) привела к неожиданному замеру водительского места. Кресло стремительно уехало до упора, так что при росте 176 см я дотянулся до педалей лишь носками ботинок, а над головой осталось «два кулака». Мысленно прибавим по 15 см ногам и туловищу – даже водитель ростом за два метра не коснется головой потолка. Количество и диапазон регулировок сидений и руля оптимальны, долго искать «свою» посадку не приходится. Даже модный подлокотник между сиденьями не мешает переключать передачи.

«Шкода-Октавия» – самый практичный автомобиль на платформе «Гольфа V».

Двигатель неплохо тянет уже с 1500 об/мин и заметно оживляется после трех с половиной тысяч. При этом, несмотря на выполнение экологических норм Евро IV,

Сочетание относительно короткой базы с длинными свесами выделяло и прежнюю «Октавию» из ряда машин, построенных на одной и той же платформе. Нынешняя заметно пропорциональнее: колесная база машины выросла на 66 мм, а длина – только на 61. Автомобиль также стал шире и выше соответственно на 38 и 33 мм. Увеличенные габариты кузова означают и расширившуюся колею – на 29 мм спереди и на 36 мм сзади. Однако самое значительное усовершенствование ходовой части скрыто от любопытных глаз – сзади упругую поперечную балку сменила многорычажная подвеска.



Качество материалов плюс богатство оснащения – даже без кожаной отделки «Элеганс» выглядит богато.



Огромный багажник – одно из весомых достоинств и прежней, и новой «Октавии». Его объем стал еще на 32 л больше и достиг рекордных в классе 560 л. Отметим полноразмерное запасное колесо 205/55R16, а не блинчик-«докатку».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SKODA OKTAVIA	1,4 MPI	1,6 MPI	1,6 FSI	1,9 TDI	2,0 TDI
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина			4572		
ширина			1769		
высота			1462		
база			2578		
Радиус поворота, м			5,4		
Снаряженная масса, кг	1230	1255	1265	1320	1355
Время разгона 0-100 км/ч, с	15,5	12,3	11,2	11,8	9,6
Максимальная скорость, км/ч	170	190	198	192	208
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/62	АИ-95–98/62		дизельное/62	
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):					
загородный цикл	5,5	5,7	5,4	4,2	4,6
городской цикл	9,5	9,8	8,7	6,4	7,2
Кузов			хэтчбек		
Количество дверей			5		
Число мест			5		
Объем багажника (VDA), л			560/1350		
Двигатель		бензиновый		дизельный с турбонаддувом	
Расположение, число цилиндров			P4		
Число клапанов	16	8	16	8	16
Рабочий объем, см³	1390	1595	1598	1896	1968
Мощность, кВт/л. с.	55/75	75/102	85/115	77/105	103/140
при об/мин	5000	5600	6000	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	126	148	155	250	320
при об/мин	3300	3800	4000	1900	1750–2500
Трансмиссия					
Привод			на передние колеса		
Коробка передач			M5		M6
Ходовая часть					
Подвеска:					
спереди			независимая, типа «Мак-Ферсон»		
сзади			многорычажная		
Рулевое управление			реечное, с усилителем		
Тормоза:					
передние			дисковые вентилируемые		
задние			дисковые		
Размер шин			205/55R16		
Системы			ABS, ESP, TPM		

он быстро реагирует на педаль газа и не доставляет неудобств при троганье. Лишь на холостом ходу мотор выдает характерное цоканье форсунок. Ничего не поделать – высокое давление системы впрыска порождает такую особенность. При интенсивном разгоне звук двигателя кажется излишне жестким, напоминая гоночные моторы, но при этом общий уровень шума вполне в пределах комфортного. И все же динамика «Октавии» не вызвала шквала эмоций. Зато пресс-релиз утверждает, что расход топлива с мотором FSI ниже в среднем на 10%.



Зеркало с указателем поворота: для оптимистов – красиво, для пессимистов – дорого!

Обутая в низкопрофильные шины «Бриджстоун-Потенца» 225/45ZR17, «Октавия» демонстрирует вовсе не «семейный» уровень боковых ускорений. Правда, до скольжений дело не дошло – дорожка шириной в две с половиной «Шкоды», изобилующая закрытыми поворотами и встречными автомобилями, к этому не особо располагала. Даже на мокром покрытии мощные шины не позволяют ведущим колесам проскальзывать под тягой. Что же касается работы тормозов – замедление для мокрого покрытия впечатляющее, ABS срабатывает почти незаметно, когда кажется, что колеса уже скользят. Придраться трудно, даже если захочется.

БЕЛАЯ И КРАСНАЯ

Снаружи две дизельные «октавии» отличаются только цветом буквы «I» – у одной она белая, у другой – красная. На деле различия куда заметнее. Автомобиль с белой «I» оснащен восьмиклапанным мотором и пятиступенчатой коробкой передач. Еще два-три года назад о его характеристиках можно было говорить только в превосходных степенях, но современные дизели прогрессируют так быстро, что лидеры меняются едва ли не раз в полгода. «Белая» TDI прекрасно тянет выше 1500 об/мин, неплохо трогается, отлично разгоняется, если...

Если не знать про автомобиль с красной буквой. После него возвращаться к 105-сильной «Октавии» не хочется. И дело вовсе не в лишних 35 «лошадях». Двухлитровый 16-клапанный дизель гораздо шире по диапазону, легче крутится и гораздо меньше вибрирует. Конечно, он тоже «вянет» ниже 1500 об/мин, но за этой отметкой демонстрирует внушительный крутящий момент, легко проворачивая передние колеса даже на второй передаче.

Шестиступенчатая коробка позволяет использовать все возможности двигателя в любом скоростном диапазоне. На загородном шоссе часто обращаться к ней не при-



С любой стороны новую машину легко отличить от прежней, и в то же время не остается сомнений: перед нами именно «Шкода» и непременно «Октавия». Пока модель представлена с кузовом хэтчбек, позже появится универсал.

дется – выше 80 км/ч можно смело ехать на шестой и позволять себе резвые обгоны. В городе же приходится изрядно орудовать рычагом: на малых оборотах машина «не едет», выше 3000 становится уж слишком чувствительной к малейшему движению педалью газа, заставляя пассажиров напрягаться.

Так что автоматическая трансмиссия будет отличной парой любому из турбодизелей. Пока она доступна лишь с более слабым мотором. И какая трансмиссия! Та самая DSG, с двумя сцеплениями, знакомство с которой впервые произошло на «Ауди-ТТ» (ЗР, 2004, № 8). Думается, здесь она будет ничуть не хуже.

* * *

Какой должна быть идеальная «Октавия»? Обсуждая этот вопрос с коллегами, собрали воедино то, что понравилось больше всего. Это мощный дизель плюс автоматическая коробка передач DSG, сочетающая в себе плавность работы «автомата» и эффективность «механики». Среди кузовов предпочтение отдали универсалу, дебют которого только ожидается. Насчет полного привода мнения разделились пополам. Комплектация? Это уже вопрос вкуса и финансов. На российском рынке новые автомобили появятся осенью. Можно прогнозировать, что «Шкода-Октавия» будет примерно на 10% дороже предшественницы. Что ж, имидж «Шкоды» как самого практичного автомобиля из построенных на единой платформе вряд ли удастся поколебать. Важно, что среди его достоинств немалое место занимает удовольствие от вождения: не только полезно, но и вкусно. □

ШОФЕР ДЛЯ ШАФЕРА

АНАТОЛИЙ ФОМИН.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Роскошный мини-вэн ищет работу на выходные: «Мицубиси-Грандис» предоставлен редакции с пятницы по понедельник. Что бы такое выдумать? Хочется праздника, шумной толпы нарядно одетых людей, улыбок, огней ночного города. Но карнавал в Москве пока не проводят...

ГОРЬКО!

– А что, он очень даже пригодится, – поправив очки, задумчиво сказал завотделом, – у нас тут праздничек намечается...

– Какой? – недоумение мое вполне объяснимо, ведь разгар отпускного сезона!

– В следующие выходные Макс женится, а транспортный вопрос так и не решен. Совместим полезное с приятным?

Свадьба вместо карнавала? Замечательно! В самом деле, выполнить все поручения, доставить гостей, развезти по домам после торжества... Работа немалая, и как раз для мини-вэна! Главное, что Макс доволен.

Впрочем, до приятных субботних хлопот у нас еще целый день...

ПОЛНА ПЯТНИЦА ЛЮДЕЙ

Знакомство с «Грандисом» началось с правого сиденья. Нет, это не была японская комплектация. Просто коллеги из «Купи авто» брали автомобиль днем раньше, и теперь надо съездить к хозяевам машины, чтобы переоформить документы, передать ее из рук в руки и... вернуться на ту же редакционную стоянку. Дружба дружбой, а ответственность врозь.

Понаблюдать за действиями водителя, которого хорошо знаешь, всегда интересно. На манеру езды непременно накладывается характер автомобиля: вот и смотришь, насколько за пару дней человек успел присидеться к машине, уверенно ли чувствует себя в плотном потоке, на тесной стоянке, на шоссе, в агрессивной пятничной толпе автомобилей.

...Пересечение с главной дорогой, на которой пробки рассасываются только к полуночи. Похоже, сейчас придется пользоваться силовыми приемами. Нет, от одного вида «Грандиса» с включенным поворотником крайний ряд останавливается! Вот если отсюда на «Матизе» выезжать – до вечера простоишь... Да, уважают у нас большие машины.

А «Грандис» действительно впечатляет – без малого 4,8 метра в длину, хо-

MITSUBISHI GRANDIS

- Мини-вэн представлен в 2003 году.
- Выпускается с четырехцилиндровым бензиновым двигателем 2,4 л, 121 кВт/165 л. с., механической и автоматической коробками передач, полным и передним приводом. В Россию с июля 2004 года поставляют машины 4х2, в комплектации на шесть и семь мест, включая водителя.
- Цена в России – $30 790–36 750. Стоимость тестового автомобиля – $36 750.



тя в высоту всего 1655 мм. Не надо быть Гулливером, чтобы увидеть: на крышу снова нагадила ворона! Ну почему они выбирают только красивые и чистые машины?..

Копилка наблюдений пополняется быстро. Вот коллега не перестроился в «ходовой» левый ряд, хотя окно было. Значит, не доверяет «автомату», опасается, что не успеет набрать скорость и создаст помеху. Конечно, можно перейти на ручной режим и включить вторую заранее, но на то и «автомат», чтобы сам думал. А откуда ему смекнуть, что после толкотни в пробке вдруг надо резко ускориться? Зато с педалью тормоза взаимопонимание у товарища полное – дистанцию держит короткую и не волнуется, лишь в зеркало поглядывает. Дело хорошее, зачем нам чужой мотор в багажнике? Кстати, задние фонари «Грандиса», изящно встроенные в стойки кузова, со светодиодами – такие, говорят, загораются на 0,2 с быстрее обычных лампочек.



На работу, как на праздник. В смысле, и в праздники работаем.

Административный перерыв 15 минут, и вот уже моя очередь рулить. Довольно быстро нахожу «свое» положение за баранкой, благо лишних регулировок нет. Хотя по сравнению с пассажирским местом можно приподнять подушку. Три движения рычажком, и макушка уже подпирает потолок. Не подумайте, что ростом удался. Это все люки, целых два. Если сдвинуть непрозрачные шторки, над головой открывается чудесное небо. Но люки – это толстая крыша и, соответственно, 40–50 мм украденной у салона высоты. А ее у «Грандиса» не сказать чтобы много – помните ворону?

В плотном медленном потоке «автомат» изрядно успокаивает нервную си-

«Мицубиси-Грандис» запоминается «волной» на боковине.



Кресло полностью убирается в пол.

А букетик-то в тон...

стему. А голова просит прохлады и приятной музыки. С аудиосистемой разобраться несложно – вся информация выводится на верхний дисплей. Климатическая установка усиленно трудится над созданием нужной атмосферы, но задний люк забыли закрыть шторкой: припекает!

Конечно, стекло люка с защитой от ультрафиолета, но все же сзади просто пышет жаром. Пассажиров пока нет, и разобраться с «климатом» в салоне некому. Впрочем, вот он, пульт, – прямо на потолке, в пределах досягаемости правой руки водителя. Какой шутник поставил максимум температуры? Движок влево, и через пару минут в салоне ощущение свежего майского утра: пресс-релиз утверждает, что обивка потолка «Грандиса» изготовлена из особого материала, который впитывает посторонние запахи. Рядом чадит грузовик? Режим рециркуляции вместе с хорошим уплотнением и пылевым фильтром позволяет не копить богатства мегаполиса в своих легких.

КОМПЛЕКТАЦИЯ	
Противотуманные фары	•
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Люк	• (2)
Электростеклоподъемники (передн./задн.)	•/–
Электрозеркала	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Подогрев сиденья	•
Кожаный салон	•
Климат-контроль	• (2)
Аудиосистема	•
Натяжители ремней	• (передние)
Подушки безопасности (к-во)	8
Трансформируемый багажник	•
Цена	$36 750

Автомобиль не просит к себе приспосабливаться, взаимопонимание приходит с первых минут. Повышенного внимания требует лишь невидимый, но отнюдь не короткий капот. Поставить «Грандис» в 10 см от припаркованной впереди машины можно только после немалой тренировки. Когда же у нашей редакции будет большая стоянка?

С УТРА ДО НОЧИ

Субботнее утро встречает прохладой и полузабытой свободой улиц. Едем собирать гостей, потом ЗАГС, ресторан... Катить на «Грандисе» – одно удовольствие. Тишина в салоне, панорамный обзор, пожалуй, хочется убавить лишь шум шин.

– Где же этот дом 22? – звонок мобильного телефона пришелся как раз кстати. – Значит, направо, налево мимо бойлерной и встать у аптеки?

Узкие дворовые дорожки даются «Грандису» легко, но на особо тесных «перекрестках» приходится напрягать-


Внутри тема лекальных кривых получает продолжение.

Два люка в крыше: передний можно приподнимать, задний отодвигать, и, конечно, с помощью электричества.

Деревянные вставки в дверях расположены необычно и по цвету отличаются от обода руля.




Пассажирам среднего ряда скидки. Тьфу, столики...


«Бардачок» длинноногому пассажиру не открыть – колени мешают.

Синяя люминесцентная подсветка создает видимость объема. Дисплей бортового компьютера и аудиосистемы подсвечен белым и вносит явный диссонанс в атмосферу «Грандиса».



ся... Оценить длину невидимого носа сложно, а заставленные машинами проезды предъявляют повышенные требования к маневренности. В принципе, к ней претензий нет, диаметр поворота не превышает 12 метров, но ощущение неповоротливости остается.

Вот и первые пассажиры: пускаем в дело третий ряд сидений. Буквально в одно движение кресла извлекаются из пола. Вот только куда деть «рулон» шторки багажного отсека? Полно шутить, коллега, здесь дамы...

Следующая остановка, и в салоне «Грандиса» заняты все шесть мест. Фотограф с первого ряда отказался уходить наотрез. С его почти двухметровым ростом даже здесь пришлось наклонить спинку, иначе голова касается потолка. С полным комплектом пассажиров «Мицубиси» заметно потерял в динамике, но прибавил в плавности хода. Впрочем, быстрое пересечение трамвайных путей стало серьезным экзаменом подвеске – касание ограничителей оказалось чувствительным.

– Не картошку везешь!

– Что положили, то и везу...

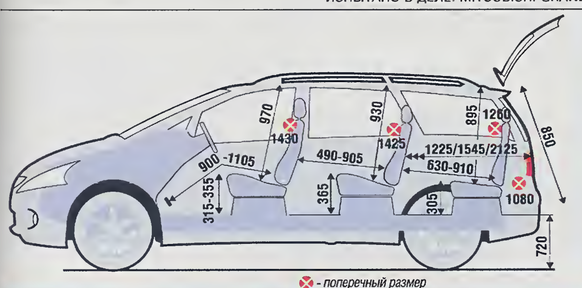
Капризы пассажиров легко понять – им немного досаждает теснота. Конечно, так ехать веселее, но чувство локтя утомляет. К тому же не удается «побыстрее производить посадку». После того как выходят пассажиры заднего ряда, все настройки отодвигаемых средних сидений пропадают – нужно заново регулировать и продольное положение, и наклон спинки. Зато отдельная климатическая установка – несомненный плюс: разгоряченным плясками и напитками гостям хочется прохлады.

РЕЗВОСТЬ В ЦИФРАХ

Замеры на полигоне оказались едва ли не самым скучным занятием. Автоматическая коробка передач «Грандиса» даже на полном дросселе переключается очень плавно, создавая иллюзию медлительности. На самом деле автомобиль немного недобрал до заявленных разгона и максимальной скорости, но продемонстрировал отличный выбег и мощные тормоза, затратив на остановку со скорости 100 км/ч менее 40 метров.

Весомый вклад в ходовые качества вносят шины «Йокогама» размером 215/55R17. Они же помогают достичь впечатляющих боковых ускорений в повороте. Однако на пределе все происходит очень плавно: «Мицубиси» начинает скользить передними колесами наружу под громкий писк шин. Ситуация безобидная, и система стабилизации позволяет себе бездельничать, но это не означает, что она не нужна вовсе. На скользком покрытии или неровной дороге ее вмешательство окажется очень кстати.

Длинный уик-энд закончился. На 480 городских и пригородных километров, включая дороги полигона, ушло 62 л бензина АИ-95: средний расход 12,9 л/100 км. Конечно, «Грандис» не малолитражка, а пробки московской пятницы и понедельника никуда не делись. Но, справедливости ради: изрядную часть этих километров «Мицубиси» преодолел налегке, в экономных ночном и загородном режимах. В об-



- поперечный размер

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ MITSUBISHI GRANDIS

Весовые характеристики	
Снаряженная масса, кг	1726
Нагрузка на ось, кг:	
переднюю	970 (56,2%)
заднюю	756 (43,8%)
Дорожный просвет, мм	155
Динамические качества	
Разгон, с:	
0–40 км/ч	3,2
0–60 км/ч	5,2
0–80 км/ч	8,5
0–100 км/ч	12,3
0–120 км/ч	17,5
0–140 км/ч	25,0
0–160 км/ч	36,0
0–400 м (км/ч)	18,5 (122,6)
0–1000 м (км/ч)	33,7 (157,7)
Макс. скорость, км/ч	**182,9**
Погрешность спидометра, %	3,5
Эластичность, с:	
60–100 км/ч (IV)	7,0*
80–120 км/ч (V)	8,7*
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1594
50–0 км/ч	855
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	39,5
замедление, м/с^2	9,8

*«Кик-даун».

щем, хотелось увидеть более красивую цифру.

Возможно, мы вообще слишком много от него ждали? В «Грандисе» уровень японской самобытности порой кажется даже чрезмерным, и поневоле ждешь яркого праздника ощущений. Может, иногда надо одеваться скромнее? □

РЕЗЮМЕ

«Мицубиси-Грандис» – яркая внешность (да и цена) заставляет предполагать в нем недюжинные таланты. А на поверку он оказался «всего лишь» добротно сделанным автомобилем.

(+) Стильная внешность, хорошая управляемость, низкий уровень шума на высокой скорости, неплохое оснащение.

(–) Скромный внутренний объем, шумная на неровностях и некомфортная при полной нагрузке подвеска.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ MITSUBISHI GRANDIS

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4765
ширина	1795
высота	1655
база	2830
колея спереди/сзади	1550/1555
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1710
Полная масса, кг	2250
Макс. скорость, км/ч	190
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,7
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/65
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	8,1
городской цикл	13,3
Кузов	**мини-вэн**
Количество дверей	5
Число мест	7
Объем багажника (VDA), л	320/1545
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	2378
Степень сжатия	9,5
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	121/165 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	217 4000
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	4А
Передаточные числа:	
I	2,84
II	1,53
III	1,0
IV	0,71
з. х.	2,48
Главная передача	4,41
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»
сзади	независимая, на косых рычагах
Рулевое управление	реечное, с усилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	215/55R17

Автомобиль на тест предоставлен компанией «РОЛЬФ-ХОЛДИНГ», тел. 790-77-00.

ДОБРАЛИСЬ ДО КОРМЫ

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН. ФОТО: ГАЗ

«Волга», без сомнения, самый почтенный долгожитель нашего автопрома, но к началу нового века ее конструкция так устарела, что отпугивает даже самых стойких поклонников раритета. Сменить модель заводу оказалось не по силам. Пришлось заняться модернизацией.

ШАГОВЫЙ МЕХАНИЗМ

Первым по-настоящему революционным шагом стала долгожданная реконструкция переднего моста. Вместе с новой бесшкворневой подвеской автомобиль наконец-то обрел подобающие управляемость и устойчивость. Одновременно появились модернизированная коробка передач и задний стабилизатор поперечной устойчивости. Но внешность оставалась прежней.

В феврале этого года ГАЗ поставил на конвейер очередную версию – 31105 с более современным дизайном передней части, новыми колесами и дверными замками чешской фирмы «Брано» – поставщика «Шкоды».

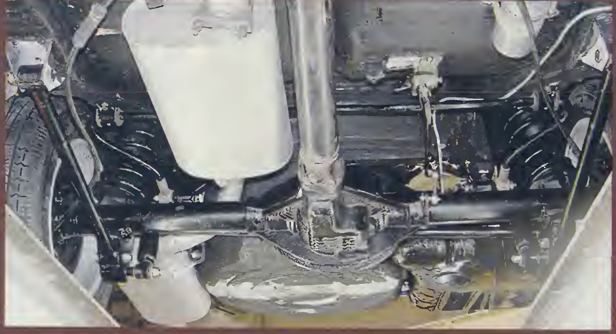
Труды не пропали даром – рынок отреагировал всплеском продаж. Но, чтобы окончательно осовременить автомобиль, предстояло решить еще одну крупную задачу – переделать заднюю часть. Как и в далеком прошлом, машину продолжали комплектовать жесткими скрипучими рессорами и большой неприкаянной запаской, съедавшей добрую треть багажника.

ЛИПОКСАЦИЯ

Новейшая модификация «Волги» – ГАЗ-31107 – была показана на Московском автосалоне. Очевидно, многим понравится новая корма со стильной светотехникой и обновленным оперением. Но очередные изыски дизайнеров не самоцель, а лишь отражение куда более серьезных внутренних изменений.

Первым делом конструкторы решили расстаться с рессорами. Помимо собственных недостатков этих упругих элементов, такая подвеска предполагает

Фонари со встроенными линзами не только красивы, но и хорошо заметны в любую погоду. Рестайлинг «а-ля ГАЗ-21» удачно обыгрывает фирменный стиль. В таком сочетании «Волга», наконец, приобрела законченный облик.



Новая задняя подвеска – пружинная со стабилизатором. Под полом багажника разместили топливный бак, пенал для запаски и основной глушитель.



Рычажно-пружинная подвеска куда компактней рессорной.



Прежде запасное колесо съедало добрую треть полезного объема. Теперь оно в нише и больше никому не мешает.



наличие мощных лонжеронов в хвосте кузова. Длина их сопоставима с протяженностью коренного листа, ведь один элемент крепится к другому. Эта громоздкая конструкция и определяет компоновку задней части машины.

На новой модификации задняя подвеска – пружинная. Продольные усилия здесь воспринимают четыре тяги, две из которых одновременно являются частью стабилизатора, а поперечные – тяга Панара. Амортизаторы удалось разместить почти вертикально, что резко повысило их эффективность. Помимо прямой выгоды – серьезного улучшения комфорта и управляемости, конструкторы извлекли и побочную. Под доработанным полом багажника нашлось место не только для глушителя и 60-литрового бензобака, но и (ура!) запасного колеса. Теперь в багажнике красота: запаска в нише, весь объем – под чемоданы. Есть и доступ в салон – в спинке заднего сиденья за подлокотником сделали проем для перевозки длинномеров, например лыж.

Новое днище вызвало изменение смежных панелей кузова – задний свес укоротили на 30 мм. Чтобы не потерять объем багажника, его высоту в зоне кромки заднего стекла увеличили на 50 мм, наклонив само стекло на «лишних» шесть градусов. Дополнительную экономию получили, заменив торсионы крышки газовыми упорами и сместив горловину к арке заднего колеса.

Завершить сей этап реконструкции полагают внедрением ABS, кондиционера, видоизмененной панели приборов и модернизацией отопителя.

ЗАДАННЫМ КУРСОМ

Попробовав ГАЗ-31107 в деле, можно убедиться: автомобиль изменился сильнее, чем это кажется снаружи. По дороге он больше не плавает, как прежняя «баржа», – уменьшилась продольная раскачка, исчезла перестановка заднего моста, на «стиральной доске» пропали характерные для рессорной подвески скрипы и стоны. И все это не потребовало никаких (с позиций владельца автомобиля) жертв – вместимость и грузоподъемность не пострадали!

Новая «Волга» – не ходовой макет, а вполне живая машина. Но будущим покупателям придется немного подождать. Как пояснил главный конструктор легковых автомобилей ГАЗа Сергей Батьянов, этот образец пока «вариантный». То есть еще не закончено сравнение различных силовых схем кузова, обеспечивающих безопасность при наезде сзади, корректируется стилистическое решение заднего оперения (сейчас их несколько). Но на чем бы заводчане ни остановились, те, кто выберет «Волгу», получит куда более современный, комфортный и безопасный автомобиль, чем всем известный. ■

ЛОШАДКА ТЕМНАЯ, НО РЕЗВАЯ

АНДРЕЙ КОЧЕТОВ.
ФОТО: АВТОР И АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Автолюбителям со стажем и внедорожными наклонностями хорошо известна среднеразмерная «Тойота Фо-раннер» (она же «Тойота Хайлюкс Сурф» в праворульном варианте). Выпуск ее начали в 1984 году, модель пережила ряд модернизаций, последнюю – в 1996-м. Изменения были направлены в основном на улучшение внешнего вида и комфорта.

Несмотря на любовь джиперов, долгую и счастливую жизнь на конвейере, производство было свернуто и продано в Китай, где уже производят автомобили по лицензиям именитых фирм (ЗР, 2004, № 7). Больше того – китайские вседорожники «Сейф СЮВ» (Safe SUV) теперь можно купить в Москве.

БЛИЖЕ К ТЕЛУ

Первый взгляд на автомобиль 2002 модельного года от «Великой Стены» (Great Wall Company) настраивает на волну доброжелательности – уж очень похож на славного прародителя.

Садясь за руль, обнаруживаешь, что подножка очень кстати – автомобиль довольно высокий. Ход салазок, форма и обивка сидений напоминают о японских корнях: кресла вполне удобны для людей средних габаритов, а рослым явно малы. Рулевая колонка регулируется по высоте. Управление стояночным тормозом – рукояткой справа от руля, как на старой «Волге». При троганье о ручнике забыть трудно – нажимая на педаль газа, натыкаешься на него коленом.

К переключению передач претензий нет – четко, внятно, с небольшими ходами. Зато легкое управление «раздаткой» требует навыка и осторожности: явно не хватает дополнительной блокировки, которая не позволит при переключении с заднего на полный привод «пролететь» до «нейтрали» или пониженной передачи. Приходится полагаться только на индикацию состояния трансмиссии (4WD или 4L) на приборной панели.

Переберемся назад. Здесь тесновато, особенно втроем. Колени среднего пассажира не дают забыть сидящему впереди, что «в тылу» тоже есть люди.

GW Safe SUV CC6460DY

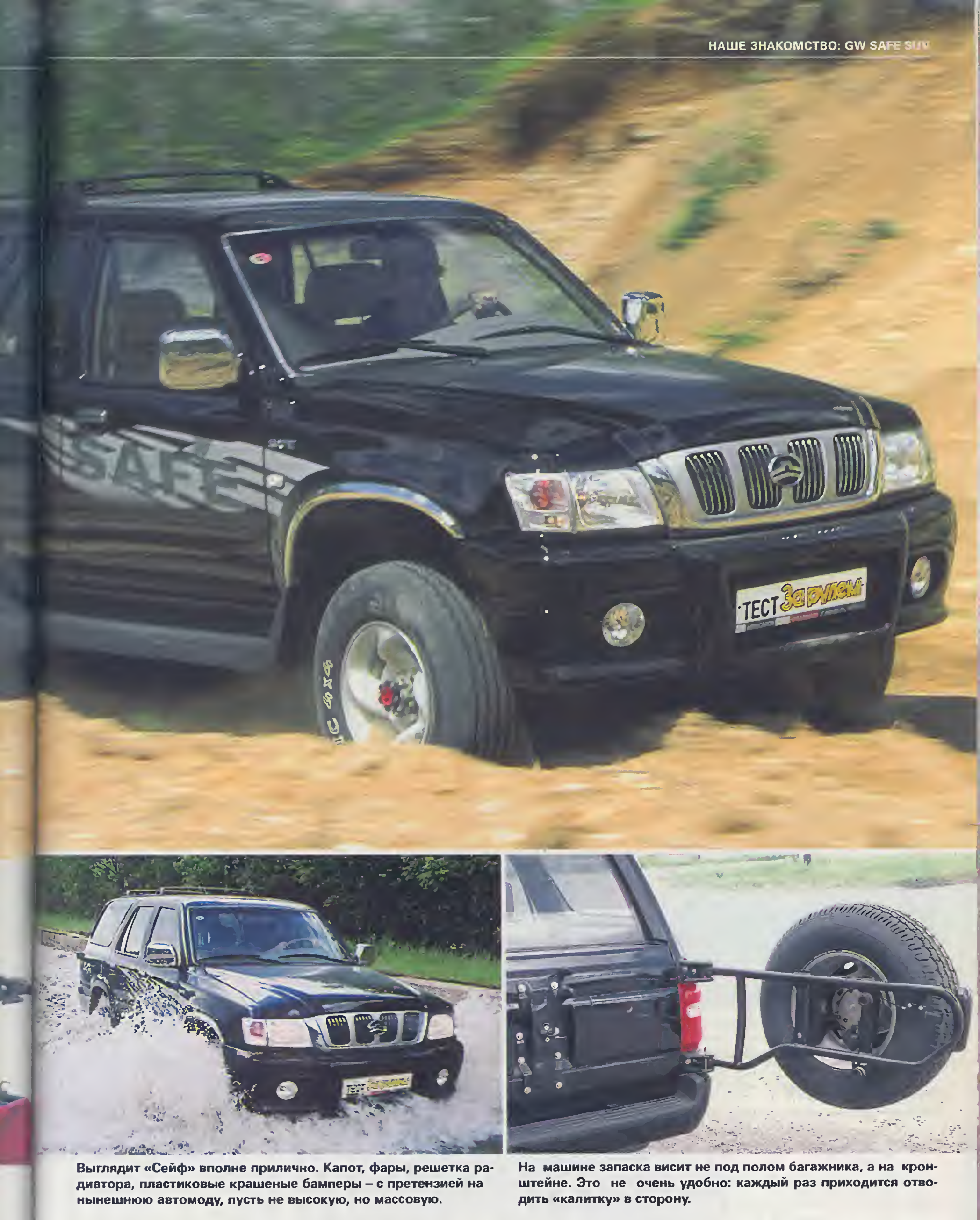
- Построенный на базе «Тойоты Фо-раннер» автомобиль выпускает китайское предприятии Great Wall Automobile Holding Co.Ltd. с 2002 года.
- Комплектуется бензиновым мотором 2,3 л, трансмиссия – задне- или полноприводная.
- Начало поставок в Россию – июль 2004 года. Цена в зависимости от комплектации – $24 500–27 750. Стоимость представленного образца – $26 000.



Ходы колес очень большие! Неожиданно, что при такой жесткости подвески, без каких-либо механических и электронных ухищрений, возможно столь уверенное продвижение.



Доступ в багажник – на американский манер: сначала опускаем заднее стекло, потом снимаем блокировку замка и откидываем борт, как на грузовике. Удобно или нет – вопрос спорный.



Выглядит «Сейф» вполне прилично. Капот, фары, решетка радиатора, пластиковые крашеные бамперы – с претензией на нынешнюю автомоду, пусть не высокую, но массовую.

На машине запаска висит не под полом багажника, а на кронштейне. Это не очень удобно: каждый раз приходится отводить «калитку» в сторону.

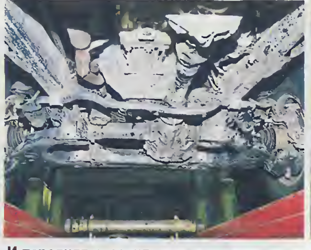
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

GW Safe SUV CC6460DY

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4470
ширина	1725
высота	1720
база	2615
Радиус поворота, м	5,60
Снаряженная масса, кг	1580
Полная масса, кг	2205
Время разгона 0–100 км/ч	23,2
Макс. скорость, км/ч	139
Топливо/запас топлива, л	АИ-93/64
Кузов	**универсал**
Количество дверей	5
Число мест	5
Объем багажника, л	1263/2260
Двигатель	**бензиновый, с распределенным впрыском топлива**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	8
Рабочий объем, см³	2237
Мощность, кВт/л. с.	74,5/101
при об/мин	4600
Крутящий момент, Н·м	185
при об/мин	3200
Трансмиссия	
Привод	на все колеса (передний мост подключаемый)
Коробка передач	M5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая торсионная на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
сзади	зависимая пружинная на четырех продольных рычагах с тягой Панара
Рулевое управление	с гидроусилителем
Тормоза:	гидравлические
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Шины	235/75R15



Отделка салона нарочито светлая, но дилеры обещают и темные тона, и даже кожу. Подгонка внутренних панелей могла быть и получше – сейчас она напоминает машины ВАЗ.





И передняя, и задняя подвески дополнены стабилизаторами поперечной устойчивости. На центральной рулевой тяге крепится демпфер (обычный масляный амортизатор двойного действия), который сглаживает удары на руле от мелких неровностей.



Задний ряд легко трансформируется в пропорции один к двум и позволяет увеличить и без того немаленький багажник.

ПРОБУЕМ НА ЗУБ

Поворачиваю ключ, и под капотом слышится приглушенное и вполне солидное ворчание. У «Сейфа», в общем-то, скромный четырехцилиндровый двигатель; помнится, у «Тойоты» была трехлитровая 150-сильная «шестерка»...

Лицензионный тойотовский мотор 491QE (в прошлом 4Y), несмотря на невеликие 100 сил, прекрасно везет уже на небольших оборотах. Динамика, конечно, не легковая, но вполне приличная. На шоссе автомобиль приятно порадовал легким прохождением скоростных поворотов. Обгон, в пределах разумного, тоже дается без труда. Серпантин и подъемы – без проблем.

Казалось бы, все хорошо, но с комфортом на больших скоростях есть нелады: автомобиль довольно шумный. В городе это не так заметно, но если вы решите прохватить по отечественному «хай-вею», услышите не столько шум набегающего потока и гул шин, сколько голос силового агрегата. После 100 км/ч «вступает» дрожь трансмиссии, не слишком сильная, но неприятная. Не последними в этом оркестре будут и мелкие дорожные неровности. Жесткая подвеска – плата за неплохую управляемость и устойчивость, а изрядным шумом «Сейф» намекает, что это все-таки не «Тойота».

Маневрировать понравилось: диаметр разворота всего 11,2 м, что для столь немаленького автомобиля просто подарок. В излишней прожорливости «Сейф» не замечен, реальный расход лежит между десятью и тринадцатью литрами на «сотню».

НА ВОЛЮ!

Ну а как с внедорожными качествами? Для начала песчаный карьер: осторожно съезжаем с дороги, включаем колесные муфты... кстати, хорошо бы им быть автоматическими. Мы уже привыкли к современным вседорожникам, и большого желания выходить в снег или в грязь, чтобы повернуть флажок, не возникает. А вот пониженная передача здесь нужна «поскольку постольку». Автомобиль очень уверенно движется по карьеру даже на повышенном ряду. Неоднократные попытки сорвать колеса в букс терпят

фиаско, но маломощный мотор не перенапрягается. В общем, «цирк» не удался.

Пробуем поездить по колее и просеке. Здесь пониженный ряд очень кстати, чтобы немного унять пыл водителя. По ямам и кочкам машина лезет с обезьяньей проворностью. Впрочем, после карьера это не очень удивляет.



ВЗГЛЯД ВВЕРХ

Чему обязан «Сейф» таким неплохим сочетанием дорожных и внедорожных качеств? Глядя на автомобиль из смотровой ямы, еще раз убеждаешься в прописной истине: хорошо «скроенное» испортить трудно (если не заниматься этим специально). Просто и эффективно: рама, передняя независимая подвеска, мост с тягой Панара на четырех продольных рычагах и пружинах сзади, стабилизаторы. Высокая проходимость обеспечивается не только большим дорожным просветом, подключаемым полным приводом, но и весьма удачным сочетанием передаточных чисел трансмиссии со способностями мотора.

ВЕЧНЫЙ ВОПРОС

Так покупать или нет? Много аргументов за, но есть и против. Что перевесит – небольшая цена или неизвестность производителя и недоверие к «китайскому ширпотребу»? Конкуренты стоят раза в полтора-два больше... Дилер в графу «за» добавляет галочки в виде гарантии на три года или 60 тыс. км и низкую стоимость нормочаса – 18 долларов США. С запасными частями проблем быть не должно – китайские партнеры к каждой партии машин прилагают их в достаточном количестве. □

Автомобиль предоставлен на тест Транспортной фирмой «ОЧАКОВО», телефоны: (095) 430-02-01, (095) 517-90-96.

РЕЗЮМЕ

Safe SUV – темная лошадка с многообещающей родословной. Ставить на нее – известный риск, но при удаче сделаешь выгодную покупку.

+ Простота и надежность конструкции, хорошее сочетание внедорожных и дорожных возможностей, невысокая цена.

– Тесный салон, невысокое качество сборки, шум и вибрации при быстрой езде.

БАЛЕТ НА ЛЬДУ

СЕРГЕЙ МИШИН



Не зря говорят – гром не грянет, мужик не перекрестится. Вот и о зимних шинах у нас зачастую вспоминают лишь в «день жестянщика». А не лучше ли заранее подготовиться к надвигающейся зиме? Если ваш зимний комплект шин пора уже менять – эта публикация поможет верно сориентироваться при покупке нового. Предлагаем результаты наших испытаний 14 комплектов зимних шин – отечественных и зарубежных – самой массовой в России размерности 175/70R13.

На сей раз у нас большая коллекция новых зимних покрышек разных ценовых категорий и, конечно, не забыты хорошо известные модели. А в дополнение – сравнение шипованных и нешипованных. Разумеется, все шины прошли обкатку в щадящем режиме, а примерять их будем на вазовскую новинку – «Лада-Калина».

Напомним наши традиционные упражнения.

Замеры: тормозного пути на льду и снегу со скорости 50 км/ч, асфальте с 60 км/ч, торможение на юз; разгона с места до 50 км/ч на льду и снегу с пробуксовкой, при которой разгон наиболее эффективен; скорости выполнения «переставки» на укатанном снегу; расходов топлива при 60 и 90 км/ч.

Кроме того, оценим удобство управления автомобилем в повороте на покрытии снег-лед, разгон и торможение в тех же условиях, плавность хода и уровень внутреннего шума, проходимость в глубоком снегу, курсовую устойчивость автомобиля при скорости 90 км/ч.

На сей раз мы дополнили испытания новыми упражнениями. Главное нововведение – ледяной круг диаметром 100 метров. По времени его прохождения оцениваем боковые сцепные свойства шин. Упражнение выполняем дважды. Первый раз – на грани срыва в занос, второй – с боковым скольжением, когда автомобиль удерживается на нужном радиусе подачей газа, то есть пробуксовкой колес. Разница между результатами двух упражнений, если она есть, показывает, насколько падает боковое сцепление колес при скольжении относительно движения на пределе.

Следующее дополнение – оценка курсовой устойчивости на заснеженной дороге и на чистом асфальте. Уж очень по-разному ведут себя на них некоторые шины. И самое, может быть, важное – мы модернизировали систему подсчета для участия в общем зачете. В каждом упражнении, связанном с замерами, начисляются баллы, по сути проценты от лучшего результата, принимаемого за 100 процентов или 10 баллов.

В остальных (оценочных) упражнениях работает та же десятибалльная система, что и ранее. Таким образом, за любой лучший результат начисляется до 10 баллов, за остальные пропорционально меньше.

Общий зачет определяется суммированием полученных баллов, умноженных на коэффициенты значимости. В каждом упражнении он свой, а их сумма для всех упражнений равна 100. В итоге максимум составит ровно 1000. Для тех же, кого наша система общего зачета не устраивает, мы приводим все полученные результаты и оценки. □

Время разгона, с

Шины	Снег, с	Баллы	Лед, с	Баллы
Nokian HKPL-4	9,2	38,8	17,2	37,2
Continental Winter Viking 1	8,9	40,0	16,5	38,8
Gislaved Nord Frost 3	9,6	37,2	17,4	36,8
Goodyear Ultra Grip 500	9,7	36,8	17,4	36,8
Pirelli Winter Carving	8,9	40,0	18,0	35,6
Bridgestone Blizzak WS-50	9,9	36,0	19,9	32,0
«Медведь» Я-670	9,5	37,6	16,0	40,0
Michelin Ivalo	9,9	36,0	18,0	35,6
Falken Espia EP-01	9,4	38,0	18,1	35,2
«Кама-218»	9,6	37,2	16,6	38,4
Falken HS-411 Eurowinter	10	35,6	19,4	32,8
Snow queen M-264	9,4	38,0	25,2	25,6
Nordman	10	33,6	25,2	25,6
«Север» С-140	9,5	37,6	21,9	29,2
Коэффициент значимости		4		4

14 «Север» С-140
Производитель – Уральский шинный завод, Россия



653,6 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,0 мм
- Масса шины – 7,3 кг
- Количество шипов – 104
- Выступание шипов – 0,5–2,0 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 650 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,0

Рисунок протектора этих покрышек напоминает «третий Гиславед», только плечевые шашки мельче. Вероятно, под действием боковых сил в повороте они будут складываться.

Ошиповка могла быть лучше – после обкатки разброс выступания шипов над протектором составил от 0,5 до 2,0 мм.

Продольные сцепные свойства шин – среднего уровня, но слабоваты проходимость и торможение на снегу. При 40 км/ч на зимней дороге автомобиль проходит поворот по заданной траектории на пределе сцепления.

Ледяной круг на грани скольжения «Калина» на этих шинах держит неплохо, но стоит добавить газ, начинает рыскать – это следствие некоторой податливости боковых шашек. То же самое происходит и на укатанном снегу при выполнении «переставки».

Комфорт посредственный, в противовес – неплохая курсовая устойчивость на асфальте, средний расход топлива.

(+) Неплохие разгон на снегу и курсовая устойчивость на асфальте, лучшее в тесте соотношение цена/качество.

(–) Самые низкие тормозные свойства на снегу, скромные боковые сцепные свойства на зимней дороге, никудышная проходимость.

13 Nordman
Производитель – АМТЕЛ, Россия



670,3 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «T»)
- Глубина рисунка протектора – 9,9 мм
- Масса шины – 6,8 кг
- Количество шипов – 112 намеченных отверстий
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 900 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,34

«Северянин» в нешипованном варианте вряд ли соответствует своему названию. Со снегом еще кое-как справляется, но на льду просто беспомощен. Троганье, разгон, торможение и прохождение поворотов в гололед – проблема для этих шин.

На асфальте из достоинств только умеренный расход топлива и неплохой комфорт. Торможение требует аккуратности – при срыве в юз тормозной путь самый большой среди всех участников теста.

Неплохой показатель цена/качество справедлив лишь для неошипованной версии. С шипами же он может существенно измениться в ту или иную сторону.

Надеемся, что ошипованными эти покрышки поведут себя лучше. А без «когтей» их лучше не использовать, поскольку исключить гололед зимой в средней полосе России довольно трудно.

(+) Высокая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, хорошие боковые сцепные свойства на снегу и топливная экономичность.

(–) Плохие «тормоза» на асфальте, очень низкие сцепные свойства на льду, слабое управление торможением и разгоном.

12 Taganka Snow queen M-264
Производитель – Московский шинный завод, Россия



740,6 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «T»)
- Глубина рисунка протектора – 9,1 мм
- Масса шины – 6,5 кг
- Количество шипов – 120 намеченных отверстий
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 1000 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,35

Новая «снежная королева» выполнена из более мягкой, чем прежде, резины. По нашим ощущениям, это дало неплохие результаты – «Калина» хорошо управляется на снегу и льду. К тому же легко дозировать разгон и торможение. Еще в активе – хорошая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, средние показатели на снегу и бережное «отношение» к бензину.

Кроме того, «снежная королева» – самая легкая среди участниц теста шина. Это отчасти объясняет очень хорошую топливную экономичность.

Тем не менее, проходимость – один из наиболее востребованных показателей зимних шин за пределами больших городов и федеральных дорог – довольно слабая.

Шины весьма шумные – гудят даже на небольших скоростях. Но самое слабое их место – поведение на льду. Оно и понятно – шипов-то нет. Считаем, что потенциал у «королевы», если ее грамотно ошиповать, есть.

(+) Неплохая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, высокая топливная экономичность, хорошая управляемость автомобиля на зимней дороге.

(–) Самые слабые «тормоза» и боковые сцепные свойства на льду, низкая проходимость, повышенный уровень шума.

Тормозной путь (50 - 0 км/ч), м

Шина	Снег, м	Баллы	Лед, м	Баллы
Nokian HKPL-4	25,1	90	83,3	93
Continental Winter Viking 1	26,3	85,5	81,8	94
Gislaved Nord Frost 3	26,6	84,6	82,2	94
Goodyear Ultra Grip 500	26,4	85,5	82	94
Pirelli Winter Carving	26,3	85,5	84	92
Bridgestone Blizzak WS-50	25,6	88,2	85,6	90
«Медведь» Я-670	26,2	86,4	78	99
Michelin Ivalo	27,9	81	85,8	90
Falken Espia EP-01	26,6	84,6	84	92
«Кама-218»	28	81	77,2	100
Falken HS-411 Eurowinter	27,7	81,9	86,6	89
Snow queen M-264	26,9	83,7	104,4	74
Nordman	26,4	85,5	103,5	75
«Север» С-140	29,1	77,4	84,5	91
Коэффициент значимости		9		10

Тормозной путь (60 - 0 км/ч), м

Шина	Асфальт, м	Баллы
Nokian HKPL-4	22,3	72,0
Continental Winter Viking 1	22,7	70,4
Gislaved Nord Frost 3	21,8	73,6
Goodyear Ultra Grip 500	21,4	75,2
Pirelli Winter Carving	22,5	71,2
Bridgestone Blizzak WS-50	23,2	68,8
«Медведь» Я-670	22,1	72,8
Michelin Ivalo	22,7	70,4
Falken Espia EP-01	23,2	68,8
«Кама-218»	20	80,0
Falken HS-411 Eurowinter	21,4	75,2
Snow queen M-264	22,1	72,8
Nordman	23,4	68,8
«Север» С-140	22,5	71,2
Коэффициент значимости		8

11 Falken HS-411 Eurowinter
Производитель – **Япония**



778,4 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 7,7 кг
- Количество шипов – 90
- Выступание шипов – 0,7–1,1 мм
- Цена в Москве – 1850 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,38

Шипы на «Фалкене» почти заподлицо с протектором, поэтому «японец» лед не любит. Троганье затруднено, скольжения затянуты. Во всех ледяных упражнениях позади разве что нешипованные, и то не все. Впрочем, и на снегу шина не блещет.

На асфальте «Фалкен» хорош курсовой устойчивостью и тормозами. Не шумит, но на дорожных неровностях склонен к прыгучести. Такие шины подойдут для городских улиц, очищенных от снега и льда, и очень неспешного движения по зимникам.

+ Хорошая курсовая устойчивость на асфальте, малый шум.

– Самое плохое торможение на льду среди шипованных шин, низкое боковое сцепление на зимней дороге, высокий расход топлива.

10 «Кама-218»
Производитель – **Нижнекамский шинный завод, Россия**



793,1 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «T»)
- Глубина рисунка протектора – 9,4 мм
- Масса шины – 7,2 кг
- Количество шипов – 128
- Выступание шипов – 1,4 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 1100 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,39

В торможении на льду «Кама» обыграла всех, но на скользком покрытии не все так безоблачно: в быстром повороте снос может смениться резким прогрессирующим заносом – и тогда «поймать» автомобиль будет очень сложно.

Хорошее торможение на асфальте, зато на снегу – одно из худших. По остальным зимним показателям – средние значения, а проходимость и вовсе провальная. На асфальте «Кама-218» «плавает», гудит, да и расход топлива великоват.

+ Самое лучшее торможение на льду и асфальте, хороший разгон на льду.

– Плохая проходимость, низкая курсовая устойчивость на асфальте, очень высок шум, повышенный расход топлива.

9 Falken Espia EP-01
Производитель – **Япония**



802,6 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,3 мм
- Масса шины – 7,2 кг
- Цена в Москве – 1600 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,99

Эти японские шины создали здоровую конкуренцию известному земляку «Бриджстоун-Близзак». Выиграли у него разгон на снегу, но проиграли торможение. На льду позволяют небольшую пробуксовку, что не характерно для таких шин.

Зато оказался лучше своего шипованного родственника: заметно экономичнее, лучше по боковым сцепным свойствам на снегу, а главное, на льду!

А вот на асфальте заметно проиграли «шиповкам» по торможению и курсовой устойчивости. Впрочем, чудес не бывает, такие недостатки традиционны для хороших нешипованных покрышек.

+ Хорошая топливная экономичность, низкий уровень шума, интенсивный разгон на снегу.

– Слабые торможение и курсовая устойчивость на асфальте.

8 Michelin Ivalo (2)

Производитель – **Франция**



804 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 8,2 кг – самая тяжелая!
- Количество шипов – 90
- Выступание шипов – 1,3–1,5 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2400 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,98

Обновленная модель «Ивало», что так и не отмечено в названии. Довольно ровные по всем показателям шины (за исключением слабого продольного сцепления на снегу), но со своеобразным характером.

На чистом льду держатся заметно уверенней, чем на слегка припорошенном снегом или ледяной крошкой. На грани скольжений работают гораздо надежнее, чем при проскальзывании. В скользком повороте переднеприводная «Калина» ведет себя традиционно: легкий занос, переходящий в срыв всего автомобиля. Если добавить газ при буксовании, наступает снос передка, а в рыхлом неглубоком снегу возникает резкий занос.

Отметим хорошее поведение на асфальте при движении с высокой скоростью. Плавность хода хороша лишь на малой скорости, при ее увеличении автомобиль начинает прыгать на неровностях. Средний шум на асфальте заметно увеличивается при езде накатом и торможении – видимо, в такие моменты ламели раскрываются и «поют» во весь голос.

(+) Высокие поперечные сцепные свойства на льду при движении внатяг, относительно ровная по всем показателям шина.

(–) Малы продольные сцепные свойства на снегу, невысокая проходимость, слабые «тормоза» на асфальте.

7 «Медведь» Я-670

Производитель – **Ярославский шинный завод, Россия**



827,7 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,7 мм
- Масса шины – 7,7 кг
- Количество шипов – 128
- Выступание шипов – 2,0–2,2 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 1200 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,45

Этот «Медведь» очень неплох на снежной дороге, еще лучше на льду – в боковом направлении цепляется лучше всех, причем одинаково уверенно на грани скольжений и при интенсивной пробуксовке. «Калина» на нем в скользких поворотах ведет себя вполне предсказуемо, заноса почти нет. Глубокий снег лучше преодолевает с разгона или с пробуксовкой любой интенсивности. Но это – особенности шин.

А замечания касаются, в основном, асфальта. Шины шумят, правда, чуть тише, чем «Кама», и машина на них «плавает», требуя постоянного подруливания. Кроме того, высок расход топлива. Тем не менее, эта ярославская шина – чемпион в трех упражнениях: разгон на льду, время прохождения ледяного круга внатяг и с пробуксовкой лучшие среди всех участников нашего теста. К тому же соотношение цена/качество весьма привлекательно. Шины больше подойдут тем, кому приходится ездить по снегу и льду чаще, чем по асфальту.

(+) Отлично держатся на льду, хорошее продольное сцепление на снегу.

(–) Нет должной курсовой устойчивости на асфальте, излишний шум, высокий расход топлива.

6-5 Bridgestone Blizzak WS-50

Производитель – **Япония**



836,5 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 10,0 мм
- Масса шины – 6,7 кг
- Количество шипов – нет
- Цена в Москве – 1880 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,25

«Близзак», как водится, вплотную приближается к хорошим шипованным покрышкам. Более высокие места в нашем тесте достались исключительно «шипам», к тому же существенно более дорогим и уступающим «Близзаку» ценой/качеством. В продольном направлении (торможение на юз и разгон) шины даже на льду выглядят весьма достойно. Хотя наиболее эффективны, как и все нешипованные, на грани блокировки.

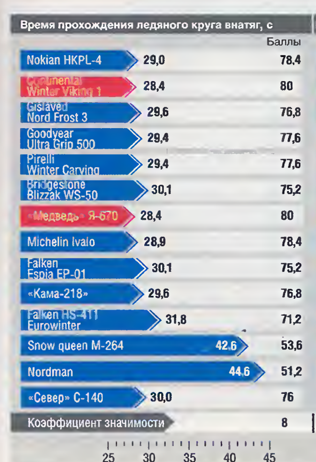
Слабое место – скромные боковые сцепные свойства на льду, ухудшающиеся при переходе в скольжения.

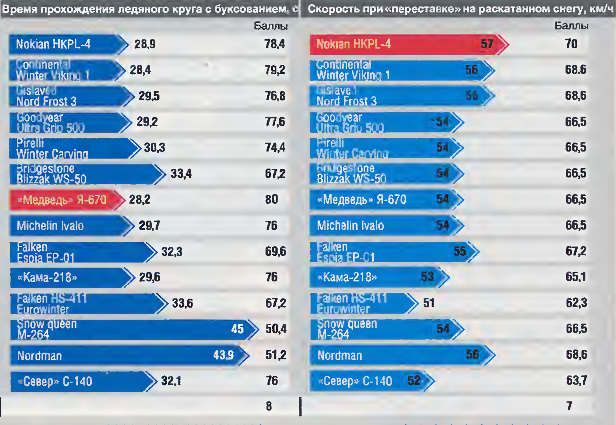
На заснеженной дороге поведение вполне пристойное, за исключением глубокого снега – в нем машина идет не совсем уверенно.

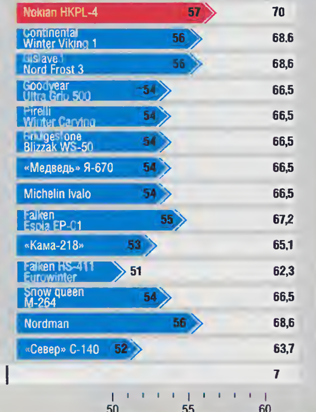
Курсовая устойчивость на асфальте – без замечаний, хорошая реакция на повороты руля, несмотря на наличие многочисленных ламелей на шашках протектора. Ахиллесова пята шин – интенсивное торможение на асфальте. При блокировке колес тормозной путь заметно увеличивается.

(+) Очень хорошие тормозные свойства на снегу, высокая топливная экономичность, хорошая курсовая устойчивость на асфальте.

(–) Вялый разгон на снегу, недостаточное торможение на асфальте.







6-5 Pirelli Winter Carving
Производитель – **Испания**



836,7 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 6,8 кг
- Количество шипов – 90
- Выступание шипов – 1,2–1,3 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2175 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,60

«Карвинг» несколько противоречив: отличные разгон на снегу и курсовая устойчивость на снегу и асфальте, но скромные продольные сцепные свойства на льду и невысокий уровень комфорта.

В скользком повороте «Пирелли» срываются неожиданно резко, долго скользят, а затем очень резко восстанавливаются. Считаем эти покрышки предпочтительней для асфальто-во-снежных условий.

(+) Отличный разгон и хорошая курсовая устойчивость на снегу, превосходная на асфальте.

(–) Жесткие и шумные, резкие срывы в скольжениях и еще более резкое восстановление, слабое торможение на асфальте.

4 Goodyear Ultra Grip 500
Производитель – **Турция**



850 баллов

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «T»)
- Глубина рисунка протектора – 9,7 мм
- Масса шины – 7,2 кг
- Количество шипов – 90
- Выступание шипов – 1,0–1,3 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2260 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,66

У «Гудьира» отменное торможение на любом покрытии, хорошее сцепление в ледяных и снежных поворотах. Однако уверенный разгон на снегу и льду возможен только внатяг.

На льду и снегу резкие срывы и восстановления. Зато на уплотненном снегу «Калина» на них понятна и предсказуема.

На снежной каше и рыхлом снегу автомобиль заметно рыскает – ощущения не из приятных. На асфальте вялые реакции на руль, хоть и небольшой, но назойливый шум.

(+) Экономичная, хорошо противостоит боковому скольжению на льду, обладает хорошей проходимостью.

(–) Рыскает на заснеженной дороге, недостаточно эффективный разгон на снегу, шум неприятной тональности.

3 Gislaved Nord Frost 3
Производитель – **Германия**



862,5 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 6,8 кг
- Количество шипов – 90
- Выступание шипов – 1,7–1,9 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2320 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,69

«Третий Гиславед», в свое время лидер среди зимних шин, все еще остается очень сильным конкурентом.

У шины, как и у любой, свой характер. На снегу поворачивает чуть лучше, чем разгоняется и тормозит, на льду же более уверенно останавливается и меняет курс, чем разгоняется.

На асфальте на этих шинах вполне комфортно, шипы слышны при скорости ниже 60 км/ч, хорошая плавность хода, руль слегка вялый, расход топлива – средний.

(+) Хорошие боковые сцепные свойства на снегу, курсовая устойчивость на заснеженной дороге и плавность хода.

(–) Вялый руль на асфальте, посредственная экономичность.

2 Continental Winter Viking 1
Производитель – **Германия**



885,9 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 10,0 мм
- Масса шины – 7,0 кг
- Количество шипов – 90
- Выступание шипов – 1,3–1,4 мм
- Цена в Москве – 2320 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,62

Особенность шин – в сочетании очень хороших «снежных» и «ледяных» свойств. Отличная разгонная и тормозная динамика на любой зимней дороге (исключение – относительно слабое торможение на асфальте). Прогнозируемая управляемость на любом, в том числе смешанном покрытии.

В рыхлом снегу и на асфальте «Калина», обутая в эти шины, слегка «плавает» на прямой, но руление не вызывает проблем. Тормозить на асфальте в аварийных ситуациях лучше на грани юза, иначе тормозной путь заметно увеличивается. Комфорт почти без замечаний.

«Конти» обеспечат уверенное движение по любым зимним дорогам. Для потребителя шины просто находка: при ненаправленном протекторе нет нужды думать о левых и правых колесах, да и запаска подойдет на любую сторону.

(+) Самые высокие боковые сцепные свойства на льду и очень хорошие на снегу. Лучшие разгон и управляемость автомобиля на снегу.

(–) Весьма умеренные «тормоза» на асфальте, посредственная курсовая устойчивость на заснеженной дороге и асфальте.

1 Nokian Hakkapeliitta 4
Производитель – **Финляндия**



899,4 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 9,1 мм
- Масса шины – 7,0 кг
- Количество шипов – 90
- Выступание шипов – 1,6–1,8 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2600 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,89

Почти по всем показателям только отличные и хорошие результаты. Сбалансированные сцепные свойства, проходимость и топливная экономичность. «Калина» на этих шинах хотя и обретает склонность к легкому заносу, одинаково уверенно ведет себя на заснеженной, обледенелой и чистой асфальтовой дороге.

Недостатков практически нет, есть замечания. В поворотах отмечена несколько замедленная реакция автомобиля на поворот руля. При переходе в скольжение срывы слегка затянуты. На льду и снегу сцепные свойства на грани срыва выше, чем при буксовании или блокировании колес. Шум пульсирующий, наибольший при 80–85 км/ч.

Очень хорошая зимняя шина для любой зимней дороги, особенно заснеженной.

(+) Самые лучшие «тормоза» и боковые сцепные свойства на снегу, отличные проходимость и курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

(–) Для дорогой шины довольно средние комфорт (шум и плавность хода) и торможение на асфальте.

Расход топлива на V передаче

	60 км/ч, л/100 км	90 км/ч, л/100 км	Баллы
[illegible]	4,3	5,4	19,6
[illegible]	4,3	5,5	19,4
[illegible]	4,4	5,5	19,1
Goodyear Ultra Grip 500	4,2	5,3	20
[illegible]	4,5	5,5	18,9
[illegible]	4,3	5,4	19,6
[illegible] Я-670	4,6	5,7	18,4
Michelin Ivalo	4,4	5,5	19,1
Falken Espia EP-01	4,2	5,3	20
[illegible]	4,6	5,6	18,6
[illegible]	4,7	5,7	18,2
[illegible] M-264	4,3	5,4	19,6
Nordman	4,3	5,4	19,6
[illegible]	4,4	5,5	19,1
Коэффициент значимости			1

Шкала: 4 — 4,7 — 5,7

Вместе с автором испытания шин проводили Валерий ПАВЛОВ, Андрей ОБРАЗУМОВ, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Антон АНАНЬЕВ.

Редакция благодарит за техническую поддержку тольяттинскую фирму «ВОЛГАШИНТОРГ», шинные компании «БРИДЖСТОУН», «ПИРЕЛЛИ», «ГУДЬИР», «НОКИАН», «МИШЛЕН», «КОНТИНЕНТАЛЬ», «ФАЛКЕН», «СИБУР-РУССКИЕ ШИНЫ», АМТЕЛ, «МОСКОВСКИЙ ШИННЫЙ ЗАВОД», «НИЖНЕКАМСКШИНА», а также сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какие шины вы планируете использовать предстоящей зимой?



- 62% шипованные
- 23% зимние нешипованные
- 12% универсальные
- 3% буду ездить на летних

ТАБЛИЦА ОЦЕНОК

	Управляемость автомобиля на скользкой дороге	Управление торможением	Управление разгоном	Комфорт: шум	Комфорт: плавность хода	Курсовая устойчивость на заснеженной дороге	Курсовая устойчивость на асфальте	Проходимость в глубоком снегу
Nokian HKPL-4	8 64	8 48	9 36	6 18	6 12	10 30	7 42	9 72
Continental Winter Viking 1	9 72	8 48	8 32	7 21	8 16	7 21	6 36	8 64
Gislaved Nord Frost 3	7 56	8 48	8 32	7 21	8 16	8 24	7 42	7 56
Goodyear Ultra Grip 500	6 48	7 42	7 28	7 21	7 14	7 21	7 42	8 64
Pirelli Winter Carving	6 48	8 48	7 28	5 15	5 10	8 24	9 54	6 48
Bridgestone Blizzak WS-50	6 48	9 54	7 28	9 27	7 14	6 18	8 48	7 56
«Медведь» Я-670	7 56	7 42	7 28	4 12	7 14	7 21	3 18	7 56
Michelin Ivalo	6 48	7 42	7 28	6 18	6 12	7 21	7 42	5 40
Falken Espia EP-01	6 48	7 42	7 28	8 24	7 14	6 18	5 30	6 48
«Кама-218»	7 56	7 42	8 32	3 9	6 12	7 21	4 24	3 24
Falken HS-411 Eurowinter	7 56	5 30	5 20	8 24	6 12	5 15	8 48	5 40
Snow queen M-264	8 64	7 42	6 24	5 15	7 14	8 24	7 42	4 32
Nordman	2 16	3 18	3 12	7 21	7 14	9 27	7 42	5 40
«Север» С-140	4 32	4 24	4 16	5 15	5 10	6 18	7 42	3 24
Коэффициент значимости	**8**	**6**	**4**	**3**	**2**	**3**	**6**	**8**

ЭВОЛЮЦИЯ СВЕРШИЛАСЬ!

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО АВТОРА И БМВ

Делать современные автомобили непросто, еще труднее доказать собственное лидерство в технике. Концерн БМВ ради подтверждения имиджа передовой компании устраивает «технологические дни», на которых представителям прессы позволено заглянуть немного вперед. Марка всегда была сильна двигателями, недаром ее название переводится как баварский моторный, а не автомобильный завод...

ЛЕГЧЕ ЛЕГКОГО

Тем, кто внимательно следит за новинками в семействе моторов БМВ, не составит труда угадать изюминку новой бензиновой «шестерки». Естественно, это система Valvetronic, благодаря которой мотор обходится без дроссельной заслонки. Количество воздуха определяет подъем впускных клапанов, который изменяют с помощью дополнительного эксцентрикового вала.

Впервые появившись на четырехцилиндровых моторах, Valvetronic позволил сократить потери на впуске и заметно улучшить экономичность двигателя, а приятным побочным эффектом оказался улучшенный отклик на педаль акселератора. Неудивительно, что технология была распространена на восьми- и двенадцатицилиндровые моторы. Теперь настала очередь «шестерок».

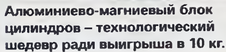
Рядная «шестерка» – основной двигатель БМВ, который встречается почти во всех машинах от третьей до седьмой серии. Выбор такой компоновки – не просто историческое решение образца 1933 года. «Эр-шесть» обладает целым рядом преимуществ: от идеальной уравновешенности, включая инерционные силы второго порядка, до простоты конструкции и минимального количества деталей, гарантирующих ему меньшие потери на трение по сравнению с V-образными «шестерками». Его минусы тоже





Премьера рядной «шестерки» – на шестой серии БМВ.





Алюминиево-магниевый блок цилиндров – технологический шедевр ради выигрыша в 10 кг.



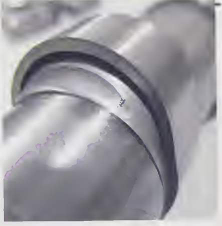
Составная шестерня механизма VANOS отвечает за снижение шума и вибрации.

известны – большая длина не позволяет располагать мотор в свесе кузова или поперек. Но при классической компоновке со смещенным назад силовым агрегатом, как у всех современных БМВ, это несущественно.

Изменения в конструкции газораспределительного механизма – меньшая часть новшеств. Как сбросить вес мотору немалых размеров? Начать с блока цилиндров: заменить традиционный алюминиевый сплав еще более легким – магниевым. Такие картеры коробок передач не редкость. Но блок двигателя? Магниевые сплавы не могут работать в контакте с охлаждающей жидкостью, при высоких температурах, в парах трения. Поэтому новый двигатель получил блок сложной конструкции, где алюминиевая отливка с рубашкой охлаждения заключена внутрь магниевой, придающей конструкции необходимую жесткость. Выигрыш составил 25% от массы прежнего блока, или 10 кг.

Еще более радикальному облегчению подвергся газораспределительный механизм. Это не только клапаны с диаметром стержня 5 мм, но и полые распредвалы, изготовленные методом гидроформования из тонкостенной трубы, и алюминиевый механизм регулирования фаз впуска и выпуска VANOS.

Что можно сделать еще? Ликвидировать лишних потребителей мощности или оптимизировать их работу. Пожалуйста –



Распредвалы, изготовленные методом гидроформования, позволили сэкономить 1,2 кг.

масляный насос в зависимости от режима работы двигателя меняет производительность, а электрическая «помпа» полностью управляется электроникой. 200-ваттного электродвигателя хватает для любых условий, тогда как механический насос охлаждающей жидкости отнимает у мотора более 2 кВт. В плюсах также ускоренный прогрев и почти моментально дающая тепло «печка», решение проблем перегрева и постоянно работающих вентиляторов при низких оборотах и маленькой скорости машины.

Цифры вызывают уважение: трехлитровый мотор с навесными агрегатами весит 161 кг (на 10 кг легче предшественника), развивает мощность 190 кВт/258 л. с. при 6600 об/мин (плюс 20 кВт) и крутящий момент 300 Н·м при 2500 об/мин (на 1000 об/мин ниже). И он еще на 12% экономичнее! Впервые новый двигатель

появится на купе и кабриолетах БМВ-630i этой осенью, а после сменит прежние «шестерки» и на остальных моделях.

ВОСЕМЬ НА ДЕСЯТЬ

Как засунуть формулу 1 в Евро V? К счастью, руководители ФИА до такого еще не додумались. А вот для БМВ-М5 это вполне реальная задача. Созданный сегодня агрегат должен удовлетворять не только скоро вступающим в силу нормам токсичности Euro IV, но и американским LEV II и японским LEV 2000 и при этом обладать хорошим запасом на будущее. Новый V-образный десятицилиндровый мотор грядущего БМВ-М5 сменяет прежнюю «восьмерку». Два поколения назад «эмке» хватало шести цилиндров. Потом их стало восемь, теперь – десять. При этом рабочий объем не изменился: 5 литров. Вот только мощность уже зашкаливает за пятьсот «лошадей» – у нынешнего М5 373 кВт/507 л. с. Заметьте, без наддува! Решение ограничить литраж и поднять обороты максимальной мощности для спортивного автомобиля оправдывает себя: заметно сокращаются размеры и вес трансмиссионных агрегатов.

Форсирование предъявляет высокие требования к подвижным элементам мотора, а с прежним ходом поршня 89 мм трудно рассчитывать на обороты выше 8 тысяч. Десятицилиндровый двигатель не только сохраняет оптимальный, с точки зрения инженеров БМВ, объем цилиндра 500 см^3 и позволяет уменьшить ход поршня до 75,2 мм.

Высокая мощность при низкой токсичности – лишь часть задачи, поставленной при проектировании двигателя М5. С тех пор как между дроссельной заслонкой и правой ногой водителя поселились потенциометры и микропроцессоры, понятие «живой отклик на педаль газа» ушло

в прошлое. Здесь Valvetronic решить проблему не в состоянии: его возможности пока ограничены 7000 об/мин, а красная линия на тахометре М5 лежит на отметке 8250 об/мин. Решение знакомо всем конструкторам гоночных моторов – индивидуальные дроссельные заслонки.

Управляемый электрически блок заслонок способен заставить двигатель перейти от холостого хода к полной нагрузке даже быстрее, чем нога водителя нажмет акселератор «до пола». Спасибо уникальным программам и вычислительной мощности контроллера, который управляет впрыском, зажиганием, положением распределительных валов, приводами заслонок и даже коробкой передач. Достаточно лишь сказать, что частота опроса датчиков – 250 кГц, а число трехмерных таблиц данных в памяти контроллера – 259 (обычно 6). Он использует 475 линейных уравнений и 7399 констант.

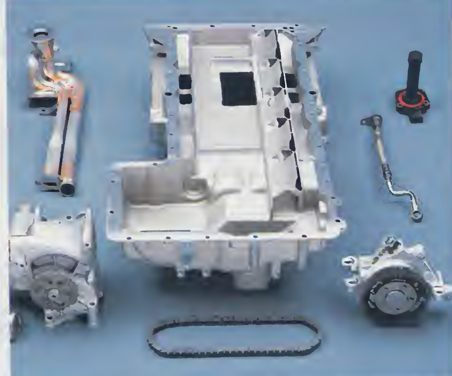
Сложнейшая электроника мотора потребовала отказаться от традиционного контроля с помощью датчиков детонации. Вместо этого анализируют проводимость в каждой камере сгорания. При аномальном развитии процесса настройка изменяется уже в следующем такте. Если это не принесет успеха, цилиндр отключают – ведь для разрушения поршневых колец достаточно непродолжительной детонации, а для выхода из строя нейтрализаторов – немногочисленных пропусков зажигания

ДВА «ТУРБО» НЕ «БИТУРБО»

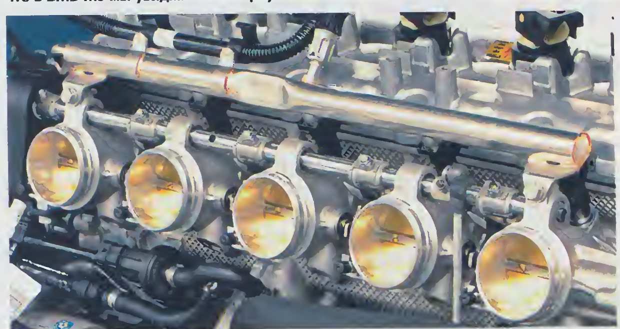
Супердизель мощностью не меньше 250 «лошадей» – сегодня неотъемлемая принадлежность бизнес-седана, претендующего на лидерство в классе. Такой мотор у БМВ есть – четырехлитровую V-образную «восьмерку» в 190 кВт/258 л. с. устанавливают на седьмую серию. Проблема в том, что для «пятерки» двигатель слишком тяжел – управляемость машины непременно пострадает. Альтернативный вариант – форсировать шестицилиндровый дизель: со 160 кВт/218 л. с. где-нибудь до 200 кВт. Легко сказать, как сделать? Простое увеличение давления наддува, конечно, сработает – показатели получатся «что надо». Вот только удовольствия от езды с таким мотором немного. Чем больше турбокомпрессор, тем дольше он набирает обороты, тем резче переход от «атмосферного» режима к полному наддуву. При избыточном давлении 1,85 бар изменением геометрии турбины уже не отделаться, даже система с двумя одинаковыми турбокомпрессорами окажется недостаточно гибкой. Ре-



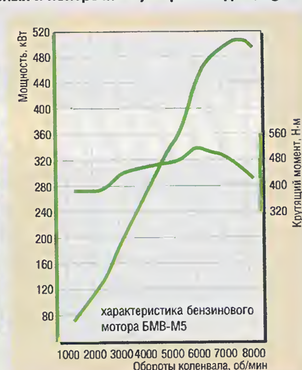
Десять цилиндров под углом 90° – косвенное доказательство, что в БМВ-М3 мы увидим «восьмерку» на его основе?



Конструкция картера и три масляных насоса гарантируют смазку при продольных и поперечных ускорениях до 1,4 g.



Индивидуальные дроссельные заслонки отвечают за «мощностные» режимы. В обычных условиях дозирование воздуха ведет система холостого хода. На ней можно достичь только 160 км/ч.




Дизельная «шестерка» для пятой серии.

«Битурбо» в сборе.

шение этой проблемы называется «битурбо» и известно десятилетия. Иное дело, что в легковых дизелях оно пока не применялось. Два турбокомпрессора, «маленький» и «большой», включены в общий коллектор, а поток отработавших газов регулируется заслонками. На небольших оборотах работает «отзывчивый» малый турбокомпрессор, на значительных – мощный «большой», а в переходных режимах – оба, причем меньший «дожимает» то, что не смог сжать напарник.

Достигнутый рост мощности – не главное. Благодаря двум регулируемым турбокомпрессорам удалось так растянуть рабочий диапазон двигателя, что 500 Н·м крутящего момента доступны уже при 1250 об/мин, а максимальная мощность достигается при довольно высоких 4400 об/мин и даже при 4800 об/мин не падает ниже 90% от максимальной. Такие характеристики позволяют наиболее эффективно использовать все 200 кВт/272 л. с. мощности и 560 Н·м крутящего момента всего лишь... трехлитрового мотора. Что это дает? Седан БМВ-535d с новым дизелем и автоматической коробкой передач разгоняется до 100 км/ч за 6,5 секунды и расходует в среднем 8 л дизельного топлива на 100 км.

Революции в двигателях внутреннего сгорания едва ли возможны, но их развитие не остановилось! Хотите знать, что будет дальше? Давайте сделаем паузу – специалисты баварской фирмы пока не торопятся раскрывать карты. У БМВ достаточно состоятельные клиенты, чтобы оплачивать высокие технологии. А значит, передовые ноу-хау когда-нибудь спустятся и к нам. □

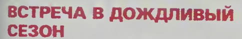
НЕ НАША ЧАЙКА

ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО АВТОРА

Лучший спортивный автомобиль века, живая легенда, знаменитое купе. В России эти эпитеты показались бы чересчур громкими по отношению к любому зарубежному автомобилю-ветерану, но только не к этому: модель известна почти у нас всем. Машине повезло – в свое время она смогла преодолеть «железный» занавес. Помните фильм «Мертвый сезон»? Известным актерам Донатасу Банионису и Ролану Быкову ассистировал еще один персонаж – серебристый спортивный автомобиль с кузовом купе. И сколько бы раз ни показывали известный советский боевик, диковина с открывающимися вверх дверями неизменно привлекала внимание. В нынешнем году «Мерседес-Бенц 300 SL», а это был именно он, отметил свое пятидесятилетие.









Да, конечно, это не салон, а облагороженный кокпит гоночного автомобиля.



Круглые циферблаты, серебристые ободки – этот стиль не вышел из моды и сегодня.



Багажник вмещает лишь запасное колесо, домкрат и инструмент.

ВСТРЕЧА В ДОЖДЛИВЫЙ СЕЗОН

Щелкнул замок, и дверь легко поднялась вверх. Протягиваю руку в салон, чтобы откинуть рулевое колесо. Та-а-ак, преодолен широченный порог, и тело попало в объятия узкого сиденья. Короткая спинка едва доходит до лопаток – видимо, придется забыть о комфорте. Возвращаю руль в привычное положение. Следующее движение – подать на себя серебристый тумблер по центру приборной панели. Сработало, послышалось жужжание топливного насоса высокого давления. Зажигание, стартер, и едва аппетитно заурчал 6-цилиндровый трехлитровый двигатель, возвращаю тумблер обратно – теперь мотор сам приводит в действие механическую (!) систему распределенного впрыска топлива.

Пока идет прогрев, можно оглядеться в салоне. Приборы предельно лаконичны. Перед водителем – два крупных циферблата: спидометр и тахометр. В нижней части приборной панели кругляшки поменьше: указатели уровня топлива, температуры воды и масла, давления в системе смазки. Ближе к пассажиру небольшие часы VDO, тумблер управления стеклоочистителями и... дублирующая кнопка гудка.

Педаль газа напольная, тормоза и сцепления – подвесные. На левую ногу возложена еще одна функция – управление светом фар, для чего на полу смонтирована специальная кнопка. Рычаг коробки передач тонкий и длинный, его венчает небольшой, но удобный набалдашник. Вот удивительно, схема переключения передач хорошо знакома российскому водителю по вазовским «самарам». Задняя включается так же, без каких-либо утапливаний рычага и блокирующих колец.

Подгоняю единственную регулировку сиденья (вперед-назад), настраиваю внутрисалонное зеркало – весьма занятная процедура, ведь оно смонтировано между водителем и пассажиром поверх «торпедо». Единственное наружное регулировке не поддается – не беда, все равно видно не много. Если понадобится подать задним ходом – проще обернуться. Рабочее место водителя расположено так близко к задней части автомобиля, что с обзорностью проблем не возникает. Кажется, до заднего бампера можно дотянуться рукой.

А теперь вперед! С первых же метров – море впечатлений. А «дед»-то еще ого-го! Разгонная динамика впечатляет. Передачи включаются легко, словно на современном автомобиле. Полностью насладиться скоростными возможностями мешает извилистая дорога. Но какова управляемость! Руль большой, с тонким ободом, тем не менее, позволяет почувствовать все нюансы. Конечно, без усилителя приходится напрягать руки, но именно так, по капельке, и втягивается спортивная машина в поворот. Особенно в этих условиях. Ведь мне несказанно «повезло» – знакомство со спортивным «Мерседесом» состоялось на узких горных дорогах Германии. Добавьте сюда еще и дождь с туманом... Автомобиль так лихо штурмует мокрые виражи, что по-

рой забываешь – ходовой части и рулевому управлению исполнилось 50 лет. Никаких реечных механизмов, шаровых опор, стоек «Мак-Ферсон» и электронных помощников. Со сложной дорогой лихо справляются рычаги, пружины, маслонаполненные амортизаторы, шкворни, рулевой механизм типа «винт-шариковая гайка». Машина прекрасно глотает неровности и почти не кренится в поворотах.

На затяжных спусках хватает и тормозов. А ведь здесь барабанные спереди и сзади. Поначалу им не доверял и подтормаживал передачами. Но потом опасения прошли – оказывается, эта конструкция при должном качестве исполнения вполне надежна на спортивном автомобиле.

Горы остались позади. За это время так поверил в «старичка», что решил разогнать его «по-взрослому». Где там красный сектор тахометра? Ага, начинается с шести тысяч. До них и будем раскручивать двигатель. Вторая – газ в пол, третья – снова в пол: вот это динамика! Оказывается, в районе 4000 об/мин мотор только просыпается. Нет никаких сомнений, что положенные 260 км/ч «максималки» и 10 секунд разгона до «сотни» автомобиль выполнить способен. Когда на спидометре за «двести», «Мерседес» прилипает к дороге словно современный «Гран Туризмо» – никакого подруливания или умения ловить машину не требуется. Даже громкий шум мотора и выпускной системы говорит не столько о возрасте, сколько о назначении купе. Весь набор субъективных ощущений подтверждает: «Мерседес-Бенц 300 SL» – чистокровный гоночный автомобиль, волею судьбы оказавшийся на дороге общего пользования. И это действительно так!

УСПЕХ УГАДАЛ ИМПОРТЕР

«Спортсмен» с кузовом купе появился в 1952 году. И сразу же стал завоевывать титулы на соревнованиях. Самый громкий из них – победа на 24-часовых гонках в Ле-Мане. Дорожная версия купе родилась спустя два года. Ее «продавил» официальный импортер «Мерседеса» в Америке. Руководство «Даймлер-Бенц» начало выпуск гражданской модификации машины благодаря его настойчивым просьбам. С 1954 по 1957 год собрано 1400 «мерседесов 300 SL». Около 70% машин на ходу по сей день!

Настойчивый импортер не прогадал. Нынче стоимость купе, ставшего желанным раритетом, порядка 300 тыс. евро. Автомобиль до сих пор участвует и побеждает в гонках, например в итальянской Mille Miglia. Владельцами уникального купе были Софи Лорен, Джина Лоллобриджида, Элвис Пресли, Кларк Гейбл, фотограф известного агентства «Магнум» Дэвид Дуглас Дункан и многие другие.

Благодаря запоминающейся внешности и, в первую очередь, поднимающимся вверх дверям автомобиль обладает огромной притягательной силой. Именно форма открытых дверей дала ему собственное имя Gullwing – «Крыло чайки». Но самое любопытное, что это не находка маркетологов прошлого, а вынужденный шаг. У «Мерседеса 300 SL» нет несущего кузова. Гоночный по происхождению автомобиль представляет собой легкий каркас из тонких труб (или иначе – пространственную раму), обшитый металлическими панелями. Такая конструкция обладает высокой жесткостью на скручивание,





Гоночная механика доэлектронной эры: двигатель с механическим (!) впрыском топлива и прерывателем-распределителем в системе зажигания.

причем каркас серийного SL весит всего 82(!) кг. Форма спрятанной под обшивкой пространственной рамы такова, что установить обычные двери нельзя. И выход был найден – «крыло чайки».

Но это, как вы понимаете, далеко не единственное для того времени передовое решение. Уже упоминался двигатель с непосредственным впрыском топлива. Его особенность – механическое регулирование и шестипоршневый насос высокого давления. Добавим, что мотор также оборудован системой смазки с сухим картером, а распределительный вал расположен в головке блока цилиндров.

Кресло пилота установлено вблизи центра масс автомобиля, который находится точно посередине кузова. Такая компоновка оптимальна с точки зрения управляемости. «Мерседес 300 SL» поступал в продажу с разными вариантами трансмиссии. Покупатель мог сам расставить приоритеты: важна ли ему максимальная скорость или динамичный разгон. Исходя из его пожеланий, автомобиль комплектовали одной из пяти главных пар.

«Мерседес» получился настолько удачным и надежным, что стал долгожителем. Вспомним, например, 300 SL, принадлежавший уже упомянутому фотографу Дэвиду Дункану. Как того требовала профессия владельца, за 40 лет эксплуатации автомобиль прошел по дорогам мира почти полмиллиона километров, причем сохранился в неизменном виде и продолжает путешествовать по свету с новым хозяином.

КОГДА ВРЕМЯ БЕССИЛЬНО

Странная штука судьба. Как правило, век гоночного автомобиля короток, и лишь найденные при его конструировании технические решения иногда передаются потомкам. Но нет правил без исключений. Одно их них – перед нами. «Мерседес-Бенц 300 SL» действительно живая история. Что касается техники, то пространственная рама, впрыск, система смазки с сухим картером – атрибуты многих современных гоночных автомобилей. Но самое главное – ветеран не выглядит старцем. Его облик по-прежнему необычайно притягателен. Мне довелось увидеть неподдельный интерес окружающих к легендарному купе и, признаюсь, я не смог отказать провинциальному немецкому мальчишке, который попросил его прокатить. Автомобиль вне времени… Думаю, в любой стране мира и взрослые, и дети будут с восхищением разглядывать поднятое «крыло чайки»..

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MERCEDES-BENZ 300 SL

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4520
ширина	1790
высота	1300
база	2400
колея спереди/сзади	1385/1435
Радиус поворота, м	5,75
Снаряженная масса, кг	1295
Полная масса, кг	1555
Время разгона 0–100 км/ч	10
Макс. скорость, км/ч	235–260
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/100
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км смешанный цикл	9,5
Кузов	**купе**
Количество дверей	2
Число мест	2
Двигатель	**бензиновый, с непосредственным впрыском топлива**
Расположение, число цилиндров	P6
Число клапанов	12
Рабочий объем, см³	2996
Степень сжатия	8,55
Мощность, кВт/л. с.	158/215
при об/мин	5800
Крутящий момент, Н·м	280
при об/мин	4600
Трансмиссия	
Привод	на задние колеса
Коробка передач	M4
Передаточные числа:	
I	3,34
II	1,97
III	1,39
IV	1,00
з. х.	2,73
Главная передача	3,64; 3,25; 3,42; 3,89, 4,11
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	независимая пружинная на двойных поперечных рычагах,со стабилизатором поперечной устойчивости
сзади	продольные рычаги
Рулевое управление	винт–шариковая гайка
Тормоза:	гидравлические с усилителем
передние	барабанные
задние	барабанные
Размер шин	6,50-15 Supersport



Красивые наружные облицовки скрывают гоночную пространственную раму.

ДАЛЕКО ПОЙДЕТ?

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО АВТОРА И HYUNDAI

Легкий утренний бриз пробудил улицы Юрмалы, когда на них появились незнакомые автомобили. Да, именно в этом курортном городе европейским журналистам предлагалось познакомиться с «Хёндэ-Тусан» (Hyundai Tucson) – новой машиной класса SUV (Sport Utility Vehicle), автомобилем для активного отдыха.

Мировая премьера «Тусана» состоялась в феврале на выставке в Чикаго. Так оно и должно было случиться: американский рынок – первый в списке «Хёндэ». В прошлом году 625 дилеров продали в Штатах свыше 400 тыс. автомобилей, а «Санта-Фе» и «Тусан» – названия не только корейских машин, но и городов в штате Аризона.

У нас взгляд на автомобиль для отдыха отличается от американского, и предлагаемые за океаном «тусаны» с передним приводом в Россию не повезут – только 4x4. А вот такая «штучка», как открывающееся стекло пятой двери, пожалуй, и нам пригодится. Но к знакомству с особенностями модели вернемся чуть позже...

НАС НЕ ОБДЕЛЯТ

Стилистика «Тусана» напоминает его старшего брата «Санта-Фе», но он компактнее и, на мой вкус, симпатичнее. Производитель считает конкурентами новой машины «Тойоту-RAV4», «Мицубиси-Аутлендер» и «Хонду CR-V». По сравнению с ними новый «кореец» более просторный – он чуть шире, имеет высокий салон и вместительный багажник.

Автомобиль построен на платформе «Элантры». Главное отличие, конечно, схема трансмиссии: постоянный привод на передние колеса с подключаемыми задними. Распределением моментов заведует электронно-управляемая муфта известной (опять же, американской) фирмы «Борг-Уорнер» (Borg-Warner): при малейшей пробуксовке передних колес быстродействующее устройство подключает задние.

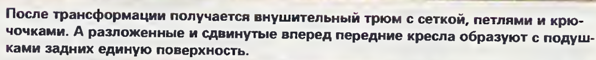
Двигаясь по песку или иному рыхлому покрытию, можно принудительно заблокировать трансмиссию, обеспечив «жесткий» привод передней и задней осей. Эту полезную функцию редко встретишь на других «паркетниках». А вот подвеска типична для своего класса – независимая, спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная.

На европейском рынке автомобили предложат в комплектациях GL, GLS и

Богато оснащен и не слишком дорог: «Тусан» может вызвать переполох на рынке «паркетников».



Стекло пятой двери поднимается отдельно: дань американскому рынку, где «Хёндэ» продает много машин.



После трансформации получается внушительный трюм с сеткой, петлями и крючочками. А разложенные и сдвинутые вперед передние кресла образуют с подушками задних единую поверхность.





Обтянутый кожей руль очень удобен. Сиденье, руль и подлокотник регулируются по высоте. Немного коротковата подушка, но водитель средних габаритов этого не заметит.

В базовом варианте «Тусан» оснащают противобуксовочной системой TSC; можно получить устройство электронной стабилизации ESP. Обе системы отключаемые.



Автоматическая коробка передач с режимом ручного переключения «Шифттроник».

LX. В Россию же поступят только GLS, но с тремя уровнями оснащения. Даже самый доступный «упакован» очень хорошо, а наиболее дорогой, с кожаным салоном, по сути то, что принято называть LX – «люксовым» вариантом. Так что роскошью нас не обделят.

Несколько иначе обстоят дела с силовыми агрегатами. Российским покупателям официальные дилеры не будут предлагать машину с дизелем, а бензиновые моторы окажутся жестко «привязаны» к коробкам передач. Двухлитровый только с пятиступенчатой механической, а 2,7 л – только с «автоматом». Правда, последний снабжен функцией «Шифттроник» (Shifttronic): качнул рычаг вправо, и перебирай себе сколько угодно передачи вручную.

С ВЕТЕРКОМ

Отделанный светлой кожей салон на первый взгляд кажется непрактичным, уже хотя бы потому, что в ветровом стекле постоянно отражается панель. Но не будем торопиться и осуждать, а лучше учтем, что далекий Тусан – город солнца, где более 300 ясных дней в году. Чем в знойный полдень обернется для водителя темный кожаный салон – догадаться нетрудно.

А вот алгоритм климат-контроля иначе как недоработкой не назовешь. Пока температура в салоне не понизится до заданной, из дефлекторов дует прямо-таки морозный воздух, который по-хорошему охлаждать надо постепенно – иначе простудиться недолго.

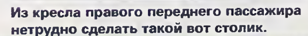
Поворот ключа оживляет комбинацию приборов. На холостых оборотах акустического сопровождения нет, но с их ростом V-образная «шестерка» заявляет о себе приглушенным рокотом. По этому звуку оценивать режим работы мотора куда приятнее, чем по тахометру.

Первые же повороты дают почувствовать, как хорошо лежит в руках обтянутый кожей руль – атрибут всех ма-



За $32 490 российский покупатель получит «Тусан» с шестью подушками: две фронтальные, две боковые и пара «занавесок». В комплектациях за 26 и 30 тысяч долларов предлагают только фронтальные «эйрбэги» – водителю и переднему пассажиру.




Из кресла правого переднего пассажира нетрудно сделать такой вот столик.



Подушка задних сидений при складывании уходит вперед и вниз.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HYUNDAI TUCSON	2,0 л, МКП	2,7 л, АКП
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4325	
ширина	1795	
высота	1680 (без рейлингов)	
база	2630	
Радиус поворота, м	5,4	
Снаряженная масса, кг	1628	1678
Максимальная скорость, км/ч	174	180
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,3	10,5
Топливо/	АИ-92–95	АИ-92–95
запас топлива, л	58	65
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
загородный цикл	6,8	8,2
городской цикл	10,6	13,2
средний	8,2	10,0
Кузов		
Количество дверей	5	
Число мест	5	
Объем багажника (VDA), л	325/805	
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	Р4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см³	1975	2656
Мощность, кВт/л. с.	104/142	129/175
при об/мин	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	184	241
при об/мин	4500	4000
Трансмиссия		
Привод	на все колеса, задние – через эл. муфту	
Коробка передач	М5	А4
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон», со стабилизатором	
сзади	многорычажная, со стабилизатором	
Рулевое управление	реечное, с усилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	215/65R16	235/60R16
Системы	TSC, ESP (опция)	

шин с 2,7-литровым мотором и «автоматом». Переменное передаточное отношение рулевой рейки позволяет автомобилю быть маневренным в городе, оставаясь комфортным на шоссе. Немного не хватает чувства «нуля», можно случайно отклонить руль и не почувствовать сопротивления – наверное, и в этом что-то от американского духа.

Набор скорости и переключения «автомата» на удивление плавные. Чуть позже, освоившись и зачастив с обгонами, понимаешь, за счет чего это достигнуто. Когда педаль акселератора утоплена до пола, передачи переключаются уже не просто комфортно, а медленно... Или я слишком разогнался?

Крены «Тусана» по легковым меркам великоваты, но таких и ожидаешь от «паркетника» – он послушно и честно едет в поворот, не пытаясь «подруливать» или спрямлять траекторию. Впрочем, в полной мере управляемость сможем оценить уже дома, когда к виражам добавятся кочки и волны.

Немного довелось поездить и по грейдеру. В целом поведение «Тусана» понравилось. В виражах небольшая склонность к заносу, но прямую, приправленную мелкими неровностями, автомобиль держит хорошо.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ МАЛЫЙ

Первый месяц продаж на родине вывел «Тусан» на вторую строку в южнокорейском рейтинге. Конечно, подобного у нас быть не может, но интерес к машине вполне способен превысить сбытовые возможности дилеров.

Минимальная цена и соответствующая ей комплектация уже объявлены, а к выходу номера первые машины должны появиться в продаже. Что ж, за $25 990 предлагается хорошо оснащенный автомобиль с двухлитровым мотором и богатым набором опций. Климат-контроль с пылевым фильтром, легкосплавные колеса, подогрев передних сидений и зеркал, четыре электрических стеклоподъемника, противотуманные фары, магнитола, антиблокировочная и противобуксовочная системы, релинги на крыше и защита моторного отсека – лишь малая часть приведенной в прайс-листе базовой комплектации. На фоне ближайших аналогов это как минимум недорого.

Машина с «полным фаршем» потянет на $32 490, разумеется, с мотором 2,7 л и автоматической коробкой передач. Ну а кроме прочего – тот самый светлый кожаный салон. Что солнечных дней у нас меньше, чем в Аризоне, – не беда. Нам тоже есть куда отправиться за летним зноем. Похоже, для таких путешествий и создавался «Тусан». □

ШАГ В ПЕРВЫЙ ЭШЕЛОН

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО АВТОРА

Как-то раз пришлось быть свидетелем характерной сценки в автосалоне: придирчивый покупатель долго «возил носом» продавца по огрехам изготовления «Жигулей», наконец тот не выдержал и бросил: «Что же вы хотели за такие-то деньги?!!» Нечто подобное, хотя и в гораздо менее выраженной форме, присутствовало в отношении к корейским автомобилям – невысокая цена позволяла смотреть сквозь пальцы на безликий дизайн, дешевые материалы, консервативные технические решения, малочисленность модификаций, скудость оснащения. «КИА-Церато», дебютировавший в марте на Женевском автосалоне, изрядно поколебал это представление, и мы поспешили свести с ним более близкое знакомство, отправившись в Эстонию (ЗР, 2004, № 7). Дизельный седан подтвердил впечатления, но каковы серийные машины? И вот, наконец, официальная европейская презентация. Полсотни автомобилей, разные кузова, моторы, комплектации – смотри, испытывай, пробуй!

ДВА КУЗОВА...

В модельном ряду КИА новичок сменил «Сефию» и «Шуму» – он короче, но шире и выше предшественниц, к тому же имеет большую базу. Мягкие комфортабельные кресла, симпатичный салон, аккуратная отделка, приятный на ощупь пластик – это, скорее, европейский, чем корейский автомобиль.

Впрочем, так и должно быть, «КИА-Церато» спроектирован в дизайн-центре компании во Франкфурте, а производство налажено в Словакии в городке Жилина. Автомобиль выпускают с двумя типами кузовов – пятидверный хэтчбек и четырехдверный седан. Первому предназначена роль локомотива продаж в тесной Европе. второй должен быть популярнее в США, где он будет продаваться под именем «Спект-



Цены на четырехдверный седан с мотором 1,6 л начинаются от 15 300 у. е., каждая из которых равна 30 руб.



ра». Россия, формально относящаяся к европейскому рынку, по своим предпочтениям ближе к Америке – седаны у нас любят. Кстати, вразрез с общепринятой практикой производитель заявляет, что более крупный и представительный трехобъемник будет на $500 дешевле хэтчбека – чем не аргумент?!

Постойте, постойте! Что это с багажниками – цифры говорят одно, а глаза видят совсем другое! Заводские характеристики приводят неожиданные данные по объему багажников, к тому же замеренные по малораспространенной в Европе методике SAE, отдавая пальму первенства пятидверной машине (см. табл.). Не будучи вправе их оспаривать, позволим себе комментарии, ориентируясь на методику VDA, которой мы обычно пользуемся. Седан лишь на 140 мм длиннее хэтчбека, но располагает куда более объемистым багажником – на первый взгляд около 450 л. Если сложить части разрезной спинки, откроется довольно большой люк в салон для перевозки длинномеров. У хэтчбека объем багажного отсека существенно меньше, всего литров триста, в том числе из-за приподнятого вкладышами пола. Хотя в активе – традиционное для такого типа кузовов удобство трансформации.

ЧЕТЫРЕ МОТОРА И ДВЕ КОРОБКИ...

Длинный серпантин, теряясь в низкой облачности, тянулся куда-то в горы, то закручиваясь в тугую спираль, то распускаясь длинными дугами. Руль подчас приходилось перекладывать почти от упора до упора – тем более приятным казалось сочетание внятного управления в поворотах с уверенным «пилотированием» на быстрых участках. Покладистый мотор соглашался везти на любой передаче – хоть с мирным бормотанием на четвертой, хоть с ревом и визгом шин на второй. Секрет не только в немалом для этого класса объеме 2 л и мощности 143 л. с., но и в системе регулирования фаз VVT. Устройство, которое впервые появилось на автомобилях КИА, позволяет улучшить отдачу бензинового двигателя в широком диапазоне оборотов. Более спокойным характером обладает новый 1,6-литровый двигатель – его 105 л. с., как часто сейчас бывает, стреножены экологическими путами и вряд ли удовлетворят азартного водителя – это, скорее, выбор уравновешенного прагматика.

Не во всяком автомобиле даже более высокого класса можно сесть сзади, закинув ногу на ногу. Пассажиры «Церато», у которого до спинок передних сидений рекордные 898 мм, могут себе это позволить. Впрочем, и по всем остальным размерам салона новинка превосходит таких грандов, как «Фольксваген-Гольф V», «Рено-Меган» и «Форд-Фокус». Уступает на 20–30 мм она «Пежо-307», и то лишь по высоте салона спереди и ширине сзади. Так что, по совокупности параметров, «КИА-Церато» – новый лидер в классе!

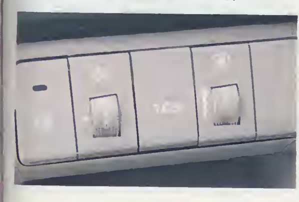
Еще пара агрегатов также отмечена определением «впервые» – легковые КИА получили не только бензиновые, но и дизельные моторы: шестнадцатиклапанные, с наддувом и системой питания common rail.

В стандартных комплектациях «КИА-Церато» оснащены механическими пятиступенчатыми ко-



На маленький дисплей можно вывести показания бортового компьютера (опция) – среднюю скорость, время в пути, пробег на остатке топлива, средний его расход и т. д.

Если машина не может выбраться из рыхлого песка или снега, попробуйте отключить контроль тяги TCS (он входит в список опций) – или выберетесь, или закопаетесь окончательно.





Владельцу не придется краснеть за убогий интерьер из дешевого пластика – в «КИА-Церато» нет дизайнерских откровений, но салон вполне симпатичный и очень добротно сделан.



У хэтчбека ниша запасного колеса рассчитана на узкую «докатку», и чтобы разместить в ней полноценное колесо, пришлось вкладышами приподнять пол на 100 мм, сократив высоту багажника (до полки) всего до 370 мм.

робками передач с удобной рукояткой и четким переключением. Появился адаптивный «автомат», который увеличивает стоимость автомобиля на тысячу долларов – его ставят только на бензиновые версии. «Кореец» усвоил правила хорошего автомобильного тона – теперь, чтобы двинуть селектор, необходимо нажать педаль тормоза, в противном случае он блокируется.

И ВСЕГО ЗА...

«КИА-Церато» выпускают в двух комплектациях. Базовая LX включает в себя тонированные стекла, ABS, две фронтальные подушки, иммобилайзер, кондиционер, передние электростеклоподъемники, аудиоподготовку на четыре динамика – такая машина с мотором 1,6 л и кузовом седан стоит в компании «КИА-Сандол» – официального дистрибьютора «КИА-Моторс» в России – 15 300 у. е. (1 у. е = 30 руб.). Богаче комплектация EX стоимостью 16 400 у. е., здесь есть противотуманные фары, подогрев наружных зеркал и передних сидений, центральный замок, регулировка высоты водительского сиденья, две боковые подушки и две полноразмерные шторки, центральный подлокотник сзади, две «штурманские» лампы, подсветка на дверях, легкосплавные диски. В списке опций – система контроля тяги TCS, борт-компьютер, круиз-контроль, датчик света, аудиосистема, активные подголовники, атермальные стекла, электролюк, кожаный салон, 16-дюймовые диски – с таким набором да еще двухлитровым мотором и «автоматом» машина перевалит за 22 тысячи. И попробуйте сказать, что в этом классе вы привыкли к большему!

В России продажи седанов стартовали в конце июня, хэтчбек появится к осени. Заводская гарантия – три года или 100 тыс. км, дилерская – пять лет или 150 тыс. км. В США условия еще лучше – специальная гарантийная программа рассчитана на 10 лет или 100 тыс. миль, при том, что цены на седан начинаются от $13 160. □

«КИА-Церато» не нуждается в скидках на происхождение, это полноценный автомобиль за полновесные деньги.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

KIA CERATO	LX	EX
Противотуманные фары	–	•
Иммобилайзер	•	•
Центральный замок	–	•
Электростеклоподъемн. (перед./зад.)	• /–	• / •
Электрозеркала	•	•
Регулируемая рулев. колонка	•	•
Подогрев сиденья	–	•
Кондиционер	•	–
Климат-контроль	–	•
Аудиоподготовка	•	•
Натяжители ремней	•	•
Подушки безопасности (кол-во)	2	6
Трансформируемый багажник	•	•
Полноразмерное зап. колесо	•	•
Цена, у. е.* (1,6 л, седан)	15 300	16 400

* 1 у. е. – 30 руб.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

KIA CERATO	1,6		2,0		1,5 CRDi	2,0 CRDi
Общие данные:						
Размеры, мм:						
длина	4340 (хэтчбек) / 4480 (седан)					
ширина	1735					
высота	1470					
база	2610					
колея спереди/сзади	1495/1485					
дорожный просвет	160					
Радиус поворота, м	5,1					
	M5	A4	M5	A4	M5	M5
Снаряженная масса, кг	1200	1220	1250	1276	1294	1324
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,0	13,0	9,0	10,4	12,5	11,5
Макс. скорость,км/ч	186	173	208	200	173	190
Топливо/запас топлива	АИ-95/55				дизельное/55	
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):						
хэтчбек:						
загородный цикл	5,5	6,0	5,9	6,6	5,5*	4,6
городской цикл	9,2	10,9	10,3	11,3		8,2
седан:						
загородный цикл	5,5	6,0	5,9	6,4	5,5*	4,4
городской цикл	9,1	10,8	10,2	11,2		8,2
Кузов	хэтчбек / седан					
Количество дверей	5/4					
Число мест	5					
Объем багажника (SAE)**, л	538–1494 (хэтчбек) / 345 (седан)					
Двигатель	бензиновый				дизельный	
Расположенив, число цилиндров	P4					
Число клапанов	16					
Рабочий объем, см³	1599		1975		1493	1991
Мощность,кВт/л. с. при об/мин	77/105 5800		105/143 6000		75/102 4000	82/112 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	143 4500		186 4500		235 2000	245 2000
Трансмиссия						
Привод	на передние колеса					
Коробка передач	M5 или A4				M5	
Ходовая часть						
Подвеска	спереди и сзади независимая, типа «Мак-Ферсон», со стабилизаторами					
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем					
Тормоза: передние	гидравлические с усилителем, дисковые на всех колесах; вентилируемые					
Размер шин	185/65R15; 195/60R15; 205/50R16					
Системы	ABS, EBD, BAS					

* Смешанный цикл.

** Комментарии в тексте.





ОКНА В МИР

МАКСИМ САЧКОВ

За последние сорок лет площадь остекления в автомобиле увеличилась вдвое. Прозрачные элементы кузова стали легче, безопаснее, приобрели замысловатые формы. Обычно человек смотрит сквозь стекло, не замечая его; отдадим должное современным стеклам и «стеклодувам».

ИГРА С ЛИСТА

Исходной заготовкой для автомобильных стекол всегда служит так называемое листовое стекло. Небольшие заводы получают его от крупных поставщиков, поскольку оборудование для производства дорогое. Сырье – просеянный песок, соду, известняк, доломит – засыпают в отдельные бункеры. Автоматические устройства точно отмеряют каждый компонент, по транспортерной ленте смесь отправляется в печь. Расплав стекает в нижнее отделение, где его выдерживают при высокой температуре несколько часов, чтобы удалить пузырьки воздуха. Дальше масса попадает в ванну с жидким оловом, где направляющие ролики придают будущему стеклу нужную толщину и ширину, а на остывшую до 600°С поверхность осаждаются оксиды металла, придавая дополнительную износостойкость. Прозрачную ленту отделяют от олова и медленно охлаждают под контролем электроники, дабы избежать коробления и опасных внутренних напряжений. Специальное оборудование режет непрерывную полосу на листы, удобные для транспортировки.

Хрупкое листовое стекло при ударе разбивается на осколки с острыми краями. Поэтому однослойные стекла, которые устанавливают на автомобили, проходят дополнительную термообработку – закалку (постепенный нагрев и быстрое охлаждение). Их режут, соблюдая чертежные размеры, заготовку помещают в специальную рамку-шаблон по форме оконного проема и нагревают. Прозрачный лист размягчается и принимает нужную геометрию. После того как заготовка побывала в печи, корректировать размеры и форму нельзя. Прочность закаленного стекла (его по старой памяти называют сталинитом) в 5–6 раз выше обычного, а когда ее не хватает, получаются относительно неопасные осколки.



Небольшие люки изготавливают из безопасного стекла толщиной 4–5 мм. Для производства панорамных крыш применяют многослойные стекла (5–6 мм), обычно с шумопоглощающей пленкой.

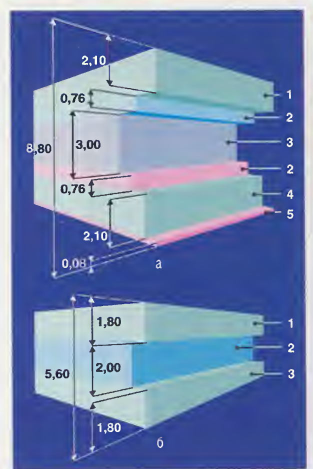
Рамку ветрового окна занимает травмобезопасное многослойное стекло, часто называемое триплексом (лат. triplex – тройной). Между двух половинок находится поливинилбутиральная пленка, которая удержит осколки при разрушении. Как и при изготовлении сталинита, заготовки нагревают и придают нужную форму. Дальше «бутерброд» помещают в автоклав, где в течение нескольких часов при температуре 150–200°С происходит полимеризация: стекло «схватывается» с пленкой.

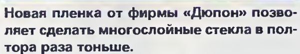
На многих дорогих автомобилях многослойные стекла устанавливают не только впереди, а по всему периметру. Заботясь о безопасности и комфорте, в таких триплексах вместо поливинилбутиральной пленки применяют специальные шумоизоляционные. По данным производителей, на низких частотах такие стекла снижают гул на 5 дБ, а на высоких – на 8 дБ.

ТЕМНЫЕ ЛОШАДКИ

Стекла защищают не только от пыли, влаги, шума. В последнее время на них возложили обязанность оберегать пассажиров и интерьер от вредного ультрафиолетового и теплового излучения. Часто для этих целей используют тонировку. В заводских условиях стекла затемняют, добавляя в расплав специальный краситель, обычно зеленый или серый.

Для многослойных стекол иногда применяют цветную соединительную пленку. Солнцезащитную полоску обычно напыляют. Наклеивать же «глухую» непрочную ленту поверх стекла – удел кустарей. Некоторые производители, чтобы добиться высокой защиты от ультрафиолета и тепла, наносят специальные покрытия. Например, прозрачные напыления, рассеивающие большую часть солнечной энергии. Кондиционер на 25% быстрее охла-




Новая пленка от фирмы «Дюпон» позволяет сделать многослойные стекла в полтора раза тоньше.
А – стекло толщиной 8,8 мм: 1 – внешнее стекло; 2, 3 – шумоизоляционная и соединительная пленки; 4 – внутреннее стекло; 5 – дополнительная пленка для удержания осколков.
Б – новое стекло 5,6 мм: 1 – внешнее стекло; 2 – «многофункциональная» пленка «СентриГлас» (SentryGlas); 3 – внутреннее стекло.


Испытания по Правилу ЕЭК ООН № 43. Шар, имитирующий голову манекена, не должен пробить многослойное стекло.

НАША СПРАВКА

По ГОСТ 5727-88 ветровое стекло должно пропускать не менее 75% света, передние боковые – 70%, остальные – не регламентируются. Коэффициент светопропускания не установлен также для люков, панорамных крыш и солнцезащитных полос на верхней части ветрового стекла.


За стенкой при температуре свыше 1500°C выпекают листовое (или флоат) стекло.


Диэлектрические свойства стекол используют, наклеивая на них антенны для приема-передачи сигналов радио, телевидения, охранных систем. Из более дорогих вариантов – антенны, которые «вкладывают» между половинками многослойных стекол или напыляют.

дит салон машины с такими атермальными стеклами. Но почти у всех защитных покрытий существуют и недостатки. Наиболее неприятный – их легко поцарапать. Кстати, самый простой способ отличить атермальное стекло – потрогать его, на солнце оно заметно нагревается.

СКРЫТЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Исследования фирм-«стеклодувов» показали, что в дождь обзор ухудшается на 34%, а реакции водителя притупляются в среднем на четверть. С каплями, попадающими на ветровое стекло, добросовестно справляются «дворники». А кто смахнет воду с боковых окон? Производители предлагают решение проблемы – стекла с гидрофобным покрытием. Попадая на него, капли приобретают форму шара, и даже слабенький ветер легко сдувает их.

Нужно быстро убрать наледь снаружи и капельки водяного пара, осевшие с внутренней стороны? Ветровые стекла некоторых автомобилей теперь снабжают обогревом. В соединительную полимерную пленку вплавляют тонкие, почти невидимые нити. По договоренности с производителями автомобилей ими опутывают все стекло или только часть, которую очищают «дворники». Такой размораживатель эффективнее обычной «печки», но за комфорт приходится платить дополнительными энергозатратами, ведь мощность таких обогревателей – 5–10 Вт/дм^2.

Более дорогой вариант обогрева – на внутреннюю сторону ветрового стекла наносят пиролитическое (металлизированное) покрытие, к которому подведены провода. Эффективность и мощность такого обогревателя выше, поэтому традиционных 14 В бортовой сети не хватает. На многих машинах представительского класса уже появились преобразователи, повышающие напряжение до 42 В. Вероятно, когда повсеместно введут этот стандарт электрооборудования, стекла с «горячим» покрытием появятся и на доступных автомобилях. Кстати, напыление выполняет и другие обязанности – например, отражает солнечные лучи, препятствуя перегреву салона.

А если стекло бликует, в нем отражаются детали салона? Стекольщики позаботились и об этой проблеме, опробовав антибликовое покрытие. Эффективность подтвердили испытания на ветровом стекле, расположенном под углом 60° – такой наклон чаще всего используют конструкторы в угоду дизайну и аэродинамике. Дополнительное напыление приглушает до 40% неприятных бликов.

СВОЕ НОШУ С СОБОЙ

В последнее время производители комплектующих все чаще поставляют на автозаводы не отдельные детали, а сборочные модули: так экономят время и деньги при монтаже. Изготовители стекол тоже не остаются в стороне. Прозрачную деталь помещают в специальную форму, по периметру наносят термопластичный эластомер. После полимеризации вокруг стекла получается профилированная рамка – размеры и установочный угол для монтажа индивидуальны для каждой модели. А дальше модуль отправляют на автозавод, где на рамку наносят клей-герметик и «вкладывают» окошко в кузов.

По сравнению с обычными вклеенными стеклами (резиновые уплотнители, удерживающие ветровые стекла на старых моделях, безвозвратно уходят) при установке модулей требуется меньше клея, они точно встают в проем, обеспечивая лучшую герметичность и аэродинамику.

Часто модули несут на себе и дополнительное оборудование. Некоторые операции по установке, требующие сложного монтажа или точного позиционирования, ведут вручную: например, прокладывают кабели дополнительных стоп-сигналов, провода обогрева, ставят шарниры. В остальных случаях используют автоматизированную рабочую силу – роботам доверяют монтировать ножки зеркал, площадки под датчики дождя или освещенности.

Еще недавно многие автолюбители считали верхом совершенства триплекс, за который переплачивали две-три цены. Сегодня избалованного множеством технических новинок водителя уже непросто чем-то удивить. Возможно, еще и потому, что он смотрит на мир через «призму» современных стекол. □

МЯГКИЕ СНАРУЖИ, УПРУГИЕ ВНУТРИ

АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ

Нешипованную зимнюю шину модели «X-Ice» компания «Мишлен» представила в феврале. К тому времени в Западной Европе зима уже кончалась. Мы решили обратиться к новинке осенью, когда рачительный хозяин задумывается о зимней обуви для автомобиля.

ПРОБУЕМ В ЗАПОЛЯРЬЕ

Неподалеку от финского городка Ивало расположен хорошо известный в Европе зимний полигон. Здесь идеальные условия для оценки зимних шин: полный набор площадок и дорог разной конфигурации, покрытых мягким или плотным снегом, шероховатым или почти отполированным льдом. Услугами полигона пользуются многие шинные фирмы. Компания «Мишлен» выставила на тест две модели: новинку «X-Ice» и предыдущую версию – «Maxi-Ice».

Шины опробовали в условиях разных покрытий на полноприводных и переднеприводных БМВ и «Вольво».



Перекрестный Z-образный рисунок хорош не только на льду. Он эффективно разбивает образующуюся тонкую водяную пленку на замерзшей поверхности, обеспечивая более надежное сцепление шины с дорогой.

Субъективно «X-Ice» казались значительно «сильнее» предыдущей модели. Это подтвердили и результаты замеров специалистов на полигоне Ивало. На ровном ледяном покрытии разгон на «X-Ice» от 5 до 20 км/ч в среднем (в зависимости от модели автомобиля) составил 4,1 с. На «Maxi-Ice» – 4,6 с. Тормозной путь с 50 км/ч был равен, соответственно, 52,7 и 61,3 м. Специальную трассу, где оценивают управляемость, автомобили на новых шинах преодолели в среднем за 82 с, выиграв у обутых в «Maxi-Ice» 2,5 с.

ЛЕДЯНЫЕ «ТАЙНЫ»

Чтобы выиграть метры и секунды, которые для кого-то могут стать спасительными, специалисты «Мишлен» изрядно потрудились. Каркас «X-Ice» обеспечивает пятно контакта шины с поверхностью дороги практически в форме прямоугольника вместо традиционного эллипса. Это не только способствует равномерному распределению давления по всей площади контакта и увеличивает долговечность шины, но, что еще важнее, делает надежным сцепление резины даже со льдом.

Эффективное торможение, разгон, хорошую управляемость обеспечивают и рисунок протектора, острые края плечевой зоны шины, перемычки в основании продольных каналов. Шина словно вгрызается в плотный снег.

Обилие мелких ламелей снижает шум при езде, а специальные упоры между шашками протектора придают шине необходимую жесткость, улучшая при этом курсовую устойчивость автомобиля и способствуя высокой точности управления.

Для «X-Ice» применили содержащую кремний резиновую смесь нового поколения. Она обеспечивает работоспособность резины в широком диапазоне температур, не говоря о том, что уменьшилось сопротивление качению и, соответственно, сократился расход топлива. Но, пожалуй, самое важное – это применение так называемой технологии APS (Adaptiv Progressiv Stiffness – адаптивная прогрессивная жесткость). Физико-химические свойства новой резиновой смеси позволяют соединить, казалось бы, несоединимое. Шина, как известно, для точности управления должна быть жесткой и одновременно мягкой, чтобы получить хорошее сцепление с ледяной поверхностью. Обычно жесткость блоков протектора шины одинакова, у «X-Ice» – она переменна! Жесткие у основания участки отличает мягкая, почти вязкая наружная поверхность в зоне контакта с дорогой, поэтому, изнашиваясь, шина не теряет своих свойств. Кстати, ее ресурс – три сезона при пробеге около 7,5 тыс. км в год.

Зимние нешипованные шины «Мишлен -X-Ice» изготавливают в шестнадцати модификациях с посадочным диаметром от 14 до 17 дюймов и высотой профиля 45–65 дюймов. В 2005 году планируют уже 20 версий диаметром до 18 дюймов. Так что обувку по сезону можно подобрать любому автомобилю.

ДОМОСТРОЙ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ



Знаменитые пирамиды, служившие усыпальницами фараонов, начинали строить, когда те, для кого они предназначались, еще учились писать. Сдавали объект аккурат к зрелости монарха. Интересно, а за какой срок можно соорудить пирамиду сегодня, вооружась современными машинами? Наверное, едва ли дольше, чем привычные многоэтажные дома и торговые комплексы. Добро пожаловать на стройплощадку.

НУЛЕВОЙ ЦИКЛ

Любое сооружение начинается с фундамента и подводки коммуникаций. Первыми на стройку выходят бульдозеры, чтобы разровнять площадку. Их дизельные моторы мощностью, как правило, от 150 л. с. часто без турбонаддува. Зато рабочий объем цилиндров превышает 10 л, обеспечивая крутящий момент свыше 800 Н·м при оборотах коленчатого вала от тысячи. В этих моторах есть непривычные владельцам легковых машин устройства: например многоступенчатая система очистки масла или теплообменники для его охлаждения.

Для мирных «танков» особенно важна проходимость. Трансмиссию проектируют с запасом прочности, оснащая системой охлаждения, которая почти не уступает по сложности той, что заботится о двигателе. Некоторые машины, например немецкий «Либхер» и итальянский «ФИАТ-Кобелко», оборудуют гидростатической трансмиссией, но на большинстве – классические гидротрансформатор и планетарная передача. Бульдозер может передвигаться на любой передаче не только вперед, но и назад.

Особое внимание уделяют гусеницам. Для слабых грунтов делают широкие, для каменистых – усиленные. Некоторые модели оборудуют механизмом, направляющим весь момент на левую или правую гусеницу. Так легче развернуть машину в грязи, песке или на снегу.

На бульдозеры нередко навешивают дополнительное оборудование: например для землеройных работ или укладки труб. Грузоподъемность даже самых скромных из них достигает 20 т. Очень распространены ныне модели так называемой модульной конструкции. Они не только позволяют менять навесное оборудование (для некоторых моделей одних только отвалов до 15 вариантов!), но и упрощают техническое обслуживание. Любой агрегат или крупный узел – двигатель, трансмиссию, кабину – можно в считанные часы демон-

Компактный гусеничный экскаватор «Вольво-EC13» легко увозит на прицепе даже вседорожник.

«Самый-самый» самосвал «Либхер-Т282 В» доставляют к месту работы в разобранном виде, ведь диаметр шины... 3,8 м.

Гулливер в стране лилипутов: 16-осный кран «Либхер-LG1750».

тировать для замены или ремонта. В современном строительстве простои не в почете. Не пирамиду возводят!

В «гусеничных частях» строительной армии служат также экскаваторы, порой циклопических размеров. Например, германский «Либхер-Литроник» способен зачерпнуть в ковш под 33 тонны грунта! А движется гигант благодаря дизелю мощностью... 1530 л. с.!

Такие машины стоят сотни тысяч евро и буквально нашпигованы электроникой. На «Либхере» система «Литроник» обнаруживает любую неисправность и даже фиксирует время ее возникновения. А управляют гигантом с помощью всего лишь одного джойстика.

Конечно, большинство строительных собратьев немецкого мастодонта куда компактнее. А для «точечного» строительства в сердце крупного города и вовсе используют карликовую технику. Так, в модельном ряду японских «Коматсу» и «Сузуки» есть машины с моторами мощностью... 40 л. с. Правда, масса «малышей» все равно немаленькая – около 4 т.

СТЕНЫ

Подготовительные работы завершены, приходит время возведения самого здания. Стройка немыслима без самосвалов, бетономешалок и тягачей, которые завозят все необходимое и вывозят лишнее. Элита семьи самосвалов – шарнирно сочлененные, со складыва-



Сочлененный самосвал «Катерпиллер-740» грузоподъемностью 38 т оснащен мотором мощностью 309 кВт/420 л .с.



При «точечной» застройке незаменима техника американской фирмы «Бобкэт», история которой началась в 1947 г.

ющейся посередине рамой. У них до восьми осей, но складная конструкция обеспечивает завидную маневренность огромных, солидной грузоподъемности грузовиков.

Вот вращающаяся цистерна для бетонного раствора на шасси «Вольво-FM». Его можно купить с моторами мощностью от 326 до 420 «лошадей», литраж – до 12 л. Коробка передач на дорогих версиях – автоматическая с возможностью ручного переключения. Разумеется, есть тормоз-замедлитель.

Некоторые машины со специальными мощными насосами способны подавать бетон на расстоянии. Установка, названная «Элефант» (слон), немецкой фирмы «Путцмайстер» (Putzmeister) имеет 60-метровый хобот. Громоздкий шестиосный «Мак» на тесной городской стройплощадке и в самом деле выглядит как слон в посудной лавке.

КРЫША

Самые интересные и захватывающие моменты строительства, пожалуй, – подъем материалов и конструкций. Краны грузоподъемностью до 5 т практически сошли со строительной сцены. Наиболее распространены 6–15-тонные. Привод стрелы осуществляют через коробки передач и отбора мощности от двигателя автомобиля. Иногда используют гидравлический привод от самостоятельных моторов или электрический – от мощного дизель-генератора.

Компактные телескопические стрелы стали уже привычными. В целях безопасности используют ограничители подъема, автомат аварийного отключения лебедок. «Надорваться» современный кран практически не может: в стреле смонтирована электронная система ограничения грузоподъемности. Она же отслеживает движение в «мертвой зоне» и выдает информацию на монитор в кабине. Есть даже специальное устройство защиты для работы вблизи линий высокого напряжения.

В семье кранов – свои чемпионы. Даже хобот «слона»-бетоносмесителя меркнет на фоне шасси с краном «Либхер-LG1750». Шестнадцать осей! Мощность каждого из двух двигателей (один приводит в движение саму машину, второй – стрелу) – под 600 «лошадей», грузоподъемность – 750 т! Но самый удивительный показатель – машина может поднять груз на... 140 м! Пожалуй, если бы такие титаны работали в Древнем Египте, строительство пирамид заняло бы совсем немного времени, особенно в масштабах истории... □

НЕ ТОЛЬКО ПИРАМИДЫ

Строительство башни Си-Эн в Торонто высотой 553,34 м включало возведение железобетонной конструкции и монтажа арматуры массой 130 000 т. Работу начали 12 февраля 1973 года и завершили 2 апреля 1975-го...

В Китае принят проект автомобильного моста через залив Ханчжоу, который соединит Шанхай с провинцией Чжэцзян. Ширина с шестью рядами в каждом направлении – 327 метров, длина – более 35 километров. По этому показателю мост станет самым длинным в мире...

Один из наиболее известных памятников архитектуры Германии – Кёльнский кафедральный собор, чьи шпили взмывают в небо на 150 м. Его строительство начали в XIII веке, но приблизительно через сто лет оно было остановлено. В теперешнем виде собор впервые предстал перед жителями города и его гостями в 1880 году.



Бульдозер «Коматсу-D355A» с дизелем мощностью 301 кВт/410 л. с. по-прежнему в строю, несмотря на солидный возраст модели.

ПО ГАМБУРГСКОМУ СЧЕТУ

МАКСИМ САЧКОВ.
ФОТО АВТОРА



Испытатели «Джурид»: «Мы учим... тормозить!»

Городок Папенбург в северной части Германии славится судостроительной верфью, ведущей свою историю с 1795 года. Неподалеку еще одна достопримечательность, вызывающая интерес уже автомобильных специалистов. Это полигон, построенный в конце 90-х годов прошлого века на месте торфяных разработок. Сюда немецкая фирма «Джурид» (Jurid) – крупный производитель тормозных колодок для легковых автомобилей, грузовиков, скоростных поездов и самолетов – пригласила журналистов на испытания своей продукции.

РАЗГОН-ТОРМОЖЕНИЕ

Краткое знакомство с полигоном, инструктаж по технике безопасности – «пожалуйте в автомобиль». Тест-пилот настраивает измерительное оборудование, просит пристегнуться... и за окнами «семерки» БМВ замелькали километровые столбы скоростного овала.

Стрелка спидометра пересекла отметку 250. Скорость почти не чувствуется, только ограничительный барьер пугающе маячит в нескольких метрах от бокового окна. Машина заходит на вираж – правильно рассчитанный профиль освобождает водителя от работы рулем. Пилот убирает ногу с педали акселератора и плавно тормозит до 110 км/ч. По экрану ноутбука забегали цифры – температура тормозных дисков резко поползла вверх.

Опять разгон до «максималки» и плавное торможение. В конце второго цикла температура дисков на передней и задней осях достигла 450–500°С, появились небольшая вибрация и дополнительный шум. Наверное, несладко сейчас колодкам! Водитель обернулся и предупреждающе кивнул: мол, торможу «в пол»... От контактов с деталями интерьера удержали ремни, а в ушах стоял стрекот антиблокировочной системы и легкое повизгивание шин. Приборы подтвердили ощущения – усилие на педали, ее ход, замедление машины остались в допусках, значит, эффективность тормозов не упала. Не давая деталям остыть, испытатель выполняет еще несколько плавных торможений с максимальной скорости. Температура дисков подскакивает до 700°С, но тормоза остаются цепкими. Тест пройден – колодки допущены в серийное производство.

Для машин попроще есть щадящая методика – при нас по такой программе испытывали «Мерседес» А-класса. Колодки должны выдержать подряд 10 торможений «в пол» со 115 км/ч.

ДО ВЫХОДА В ТИРАЖ

Но полигонные испытания – это последний экзамен. Жизнь колодки начинается в заводских лабораториях примерно в двухстах километрах южнее, в небольшом городке Глинде, неподалеку от Гамбурга.

Один из самых важных элементов тормозной колодки – накладка. Именно над ее составом специалисты колдуют большую часть времени в поисках совершенной рецептуры. Создавая новый материал, химики отбирают около 30 компонентов из 200 предложенных поставщиками.

К современной колодке предъявляют три основных требования: безопасность, долговечность, комфорт. Перебирая различные материалы накладок, «Джурид», как и большинство крупных производителей, достигла высоких показателей по первым двум пунк-


С помощью электронного микроскопа исследуют структуру и химический состав смеси.



На накладку подают давление 160 бар. Если смесь твердая, при торможении появится вибрация, мягкая – не обеспечит нужной эффективности.



Один из заключительных этапов – автоматизированное оборудование устанавливает на колодки крепежные пружины и датчики износа.



Органический клей для соединения металлической части и накладки плавится при 400°С. Поэтому применяют каркасы с запатентованным покрытием Metlock.

там. Поэтому одна из серьезных задач на сегодня – снизить шум, возникающий при торможении. Все более строгие претензии выдвигают экологи – их стараниями из колодок исчезли асбест, свинец, кадмий.

Состав утвержден, компоненты засыпают в бункеры. Автоматика четко дозирует их количество, разбавляя спиртосодержащими растворителями. Далее пресс–машина отмеряет нужный объем густой массы, необходимый для одной накладки, «выливает» на металлический каркас. Любопытно, что для термонагруженных тормозов применяют каркасы с покрытием Metlock, на которое накладка напрессовывается без клея и удерживается механически благодаря прочным связям между молекулами.

В следующем цехе шлифуют поверхность накладки, чтобы свежеиспеченные колодки уже с первых километров обеспечивали эффективное торможение. В каркасах сверлят отверстия для крепления установочных пружин и датчиков износа. Колодку покрывают лаком, а на каркас наклеивают пленку, чтобы снизить шум и улучшить отвод тепла.

Однако до полигона несколько комплектов из каждой партии проходят обязательные испытания на стендах. Кстати, многое из оборудования выпускают тут же, на заводе «Джурид» в Глинде. Новые модели колодок проверяют на износостойкость, работоспособность при высоких температурах, измеряют вибрации и шум. Относительно недавно появилось оборудование, на котором тестируют не только тормозные механизмы, но и подвески в сборе.

Пропутешествовав полдня по заводским цехам фирмы «Джурид», я заметил, что ботинки остались чистыми. Вроде бы само по себе производство колодок далеко не стерильно – а пыли и грязи нет. На первый взгляд мелочь. Однако при изготовлении тормозных деталей как раз и важны мелочи – ведь именно из них и складывается безопасность. □



БУРЯ НА ПАРКЕТЕ

МАКСИМ САЧКОВ

Дожили! Фирмы, которые более полувека не считались слишком подверженными ветреной моде, пали ее жертвами – не смогли устоять перед соблазном и представили универсальные полноприводники (в Европе их называют еще «паркетниками», а в США – SUV). Речь пойдет о вседорожнике «Порше-Кайенна» и появившейся весной этого года на автосалоне в Нью-Йорке модели СААБ 9-7X. За океаном они уже конкурируют: «немец» стоит от 43 тыс. долларов, «швед» – от 37 тысяч.

СВОИ СРЕДИ СВОИХ

Облик 9-7X весьма точно характеризуют слова главного дизайнера СААБа Михаэля Мауера: «Дизайн подчеркивает динамичный характер машины, что присуще всем нашим моделям. Он спортивный и элегантный, как и положено автомобилю для активного отдыха».

В фас происхождение вседорожника выдает фамильная радиаторная решетка с тремя воздухозаборниками, а с боков – характерная форма задних стекол. Визуально они заходят на стойки. Добавим еще оригинальный дизайн колесных дисков.

Концепция «Порше» схожа со шведской: «Кайенну» задумывали для тех, кто ценит не только комфорт и отменную динамику, но и сам стиль автомобилей из Цуффенхаузена. Многое в облике нового «паркетника» заимствовано от родственников. Скажем, капот и фары а-ля 911-й. Даже выпускные трубы не оставляют сомнений: «Кайенна» – из славного семейства «Порше».

ОТКРЫЛАСЬ ДВЕРЬ...

Салон 9-7X напоминает... СААБ. Не забыты и более давние традиции: фирма Svenska Aeroplan AB (сокращенно SAAB) в свое время начинала с выпуска самолетов. Центральная консоль развернута на водителя, своеобразны воздушные дефлекторы. По наследству от прежних моделей вседорожнику достался замок зажигания, расположенный около селектора коробки передач.

В интерьере «Кайенны» тоже узнаешь фамильный стиль: изящно, добротно, функционально. Круглые приборы перед водителем и многофункциональный монитор на центральной кон-

соли – в алюминиевой окантовке. Дорогой кожей, даже в базовой комплектации, обшиты руль (опция – с обогревом), обивки и ручки дверей, центральная консоль, селектор коробки.

Поклонников активного образа жизни заинтересует и кое-что другое. В багажниках таких автомобилей перевозят не только клюшки для гольфа, но и горные лыжи, сноуборды, велосипеды. Так вот, в битве за пространство «Порше» проигрывает СААБу – объем его багажника всего 540 л против 1161 л. С убранным вторым рядом (спинки в обеих машинах складываются в соотношении 40:60) 9-7X по-прежнему удерживает лидерство – 2268 л, у «Кайенны» всего 1770 л.

Большой полноприводник обязан быть тягачом: не напрягаясь, буксировать прицеп с катером, снегоходом и даже кемпером. По тяговым возможностям «Кайенна» дает СААБу фору. С самым мощным двигателем «Порше» способен тянуть 3500 кг, а 9-7X – «всего лишь» 2948 кг. Кроме того, владельцам немецкой машины предлагают любопытную новинку – фаркоп с электроприводом. Выключатель – на правой стенке багажного отделения. Сцепное устройство можно убрать или активировать, когда автомобиль стоит.

В списке оборудования СААБа тоже встречаешь любопытные вещицы. Например, шланг для подкачки колес в… нише багажника. Давление нагнетает компрессор пневмоподвески, а 5,5-метровой длины хватает, чтобы заняться любым колесом. В комплекте – насадки для футбольного мяча, палатки, надувной лодки.

Если говорить о безопасности, то «паркетники» – достойные конкуренты. В СААБе водителя и пассажира от фронтального удара защитят двухступенчатые подушки. Электроника учитывает не только массу седока, но и положение сиденья. Если кресло порядочно отодвинуто от панели, а датчик

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	SAAB 9-7X		PORSCHE CAYENNE		
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	4912		4780		
ширина	н. д.		1930		
высота	н. д.		1700		
база	2869		2855		
колея спереди/сзади	н. д.		1640–1655/1655–1670		
Радиус поворота, м	11,5				
Снаряженная масса, кг	н. д.		2160	2225	2355
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,9	7,8	9,1–9,7	6,8–7,2	5,6
Макс. скорость, км/ч	191		214	242	266
Кузов					
Количество дверей	5				
Число мест	5				
Двигатель	бензиновый				
Расположение, число цилиндров	P6	V8	V6	V8	V8
Число клапанов	24	16	24	32	32
Рабочий объем, см³	4157	5327	3189	4511	4511
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	205/279 6000	224/305 5200	184/250 6000	250/340 6000	331/450 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	372 3600	447 4000	310 2500	420 2500	620 2250
Трансмиссия					
Привод	на все колеса				
Коробка передач	A4		A6 или M6		
Ходовая часть					
Подвеска:	независимая				
спереди	на двойных поперечных рычагах				
сзади	многорычажная				
Размер шин	P255/55R18		235/65R17, 255/55R18, 275/45R19, 275/40R20		





идентифицирует тучного человека, подушка выстрелит максимально быстро и с полным эффектом. Маленьких и щуплых она пощадит, сработав вполсилы. На «Кайенне» в руль и панель приборов тоже встраивают интеллектуальные подушки безопасности, умалчивая при этом, отслеживает ли управляющий блок положение кресла.

На обоих вседорожниках установлены последние версии систем, оберегающих от серьезных травм при переворотах. Электроника узнает о неминуемом кульбите, опрашивая десяток датчиков: скорости, продольных и поперечных ускорений... За доли секунды сработают преднатяжители ремней, а боковые подушки и «занавески», спрятанные под обшивкой потолка, примут пассажиров в свои объятия.

В соответствии с американским стандартом FMVSS 208 автомобиль должен иметь защиту для коленей при аварии. На СААБ 9-7Х за амортизирующей накладкой на панели приборов помещена металлическая пластина с ребрами жесткости. При ударе она равномерно распределяет энергию, которую потом гасит ломающийся кронштейн. Колени пассажира оберегает крышка «бардачка».

СЕРДЕЧНАЯ ДОСТАТОЧНОСТЬ

Покупатели таких вседорожников, как правило, любят быструю езду. С учетом этого около 70% СААБ 9-7Х будут продавать с двигателем V8. Это четвертое поколение моторов «Джи-Эм» с так называемыми «маленькими блоками» (Small-block). От предшественника он отличается впускными клапанами большего диаметра и увеличенным ходом поршней, что позволило улучшить наполнение цилиндра. Благодаря поршням с плоским днищем и головке с иной камерой сгорания степень сжатия подняли до 9,9.

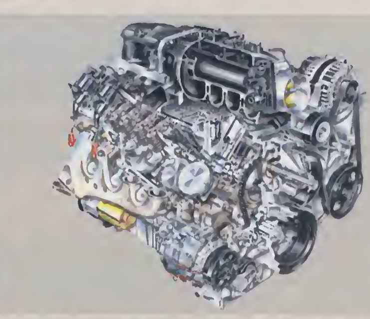
В качестве альтернативы предлагается рядная «шестерка». Она слабее V8, хотя ее литровая мощность больше, да и конструкция прогрессивнее – четыре клапана на цилиндр, система Cam Phaser, регулирующая фазы газораспределения.

Примечательно, что момент от четырехступенчатой автоматической коробки Hydra-Matic 4L60E на передние колеса СААБа передает вал, проложенный... внутри двигателя – в картере предусмотрен специальный канал. Такая компоновка позволяет не только уменьшить вибрации и шум, но и понизить центр тяжести, а значит, улучшить управляемость и устойчивость.

«Порше» также предлагает двигатель V8, заимствованный у модификации «Кайенна S». С меньшего, чем у «американца», объема мотористам удалось снять на 25 сил больше. Зато «джи-эмовский» агрегат выигрывает по крутящему моменту.



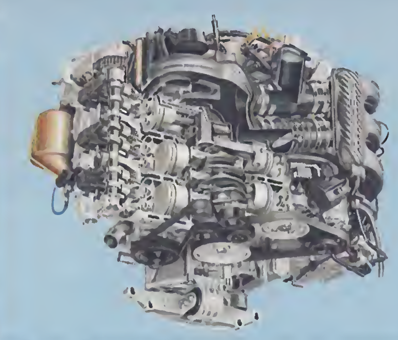
Большинство элементов интерьера СААБ 9-7Х позаимствовал у легковых моделей 9-3 и 9-5.



V-образная алюминиевая «восьмерка» СААБ 9-7Х. Аналогичный V8 с чугунным блоком весил бы на 45 кг больше.



Руль «Кайенны» усеян кнопками – водитель может управлять аудиосистемой, бортовым компьютером, телефоном.



Самый слабый двигатель, устанавливаемый на «Кайенну», – оппозитный мотор объемом 3,2 литра.

А есть еще и «Кайенна Турбо» с такой же по объему «восьмеркой» и двумя турбокомпрессорами. Двигатель многим отличается от атмосферного агрегата. Головка цилиндров с большими впускными каналами и сдвоенными пружинами выпускных клапанов отлита из высокотемпературного алюминиевого сплава, который применяют в автоспорте.

СААБу с «Кайенной Турбо» не тягаться. Мощность «немца» выше в полтора раза, почти на двести ньютон-метров больше крутящий момент. Но справедливости ради, спросим: многим ли нужен вседорожник с динамикой спорткара? То ли дело померяться силами вне асфальта.

ИДЕТ ПО ПОЛЯМ, ПО БОЛОТАМ

В отличие от СААБ 9-7X, у которого во внедорожном арсенале лишь дифференциал повышенного трения между задними колесами, в трансмиссии «Кайенны» есть и понижающая передача – 2,72. Более того, момент между передней и задней осями распределяет сложное многодисковое сцепление, которое может работать с проскальзыванием или обеспечивать жесткую связь. Управляет им компьютер, получающий информацию от колесных датчиков, а также от датчиков угловых ускорений, поворота рулевого колеса и педали акселератора. Водитель перед трудным участком может включить и принудительную блокировку. Желающим предлагают и так называемый «оффроуд-пакет» – дуги на пороги, защиту картера, блокировку заднего дифференциала, а также гидравлические устройства, «отключающие» стабилизаторы поперечной устойчивости и предоставляющие колесам дополнительную свободу перемещения. Забывчивых водителей подстрахует электроника – на скорости свыше 50 км/ч стабилизаторы вновь начнут работать.

На СААБ и «Порше» серийно устанавливают пневмоэлементы, корректирующие дорожный просвет. Только у 9-7X их всего два, на задней оси. Управляет ими электроника, поддерживая кузов в горизонтальном положении независимо от загрузки. На «Кайенне» воздухом «подпружинено» каждое колесо. Автомобиль изменяет клиренс, анализируя дорожное покрытие. Водитель может принудительно задать и максимальную высоту – если, скажем, намерен штурмовать брод.

Чем же закончилась дуэль «паркетников»? По техническим изюминкам «Кайенна» выглядит интереснее. По количеству же свободного пространства в салоне и багажнике лидирует 9-7X. Дизайн – дело спорное. Ярые приверженцы знаменитых марок наверняка закроют глаза на недостатки – для них важнее имя.





«Форд-Фокус С-Max» с современным вариатором и его далекий предок «Форд-Т», оснащенный, кстати, двухступенчатой планетарной коробкой передач.

МЕХАНИЧЕСКИЕ ЗАРИСОВКИ

ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ. ФОТО: «ФОРД»

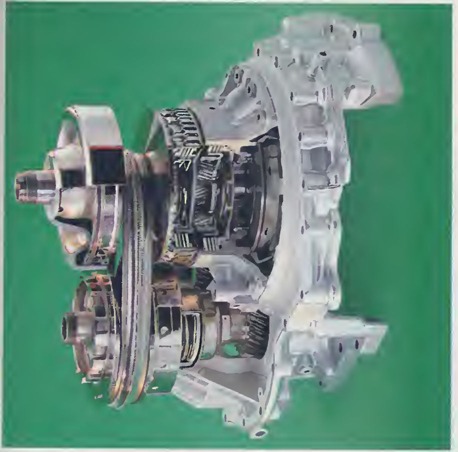
Презентация автомобиля – это понятно и привычно. Появился новый товар – о нем надо как можно шире оповестить народ. Дескать, налетай-покупай. Презентация же двигателей и коробок передач – событие куда более редкое, хотя и давно назревшее. Это раньше для одной модели предлагалось два-три мотора и в лучшем случае две коробки передач – ручная и автоматическая. Теперь ассортимент двигателей и трансмиссий небывало растет – поди разберись, что скрывается за очередным мудреным названием.

«АВТОМАТ» ИСТИННЫЙ И МНИМЫЙ

Маленький симпатяга «Фьюжн» и... автоматическая коробка передач. Сочетание, честно говоря, настораживало. Нередко бывает, что весьма скромный мотор и слишком умная коробка плохо понимают друг друга. И без того невеликие мощность и крутящий момент застревают где-то в недрах трансмиссии, машинка становится вялой, тяжелой на ходу. Но только не в том случае, о котором пойдет речь. Компактный четырехступенчатый «автомат» обучен общению с моторами-малышами. Автомобиль, конечно, не для драйверов с амбициями, но как средство передвижения очень даже неплох: логика работы трансмиссии понятна, передачи переключаются своевременно и достаточно мягко, и вообще – автомобиль довольно шустрый.

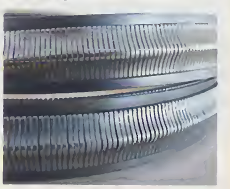
Ну вот, дошустрился: потерял из вида коллегу, который ехал сзади. У него «Фьюжн» еще интересней – оборудован роботизированной механической коробкой. Роботизированная – это когда выжимает сцепление и переключает передачи не водитель, а сервоприводы. Управляет всем этим хозяйством компьютер, отслеживающий кучу параметров: характеристики работы двигателя, скорость движения и даже положение автомобиля – в гору он едет или под гору. Педали сцепления, естественно, нет. Передачи переключаются либо в автоматическом режиме, либо в ручном, для чего достаточно толкать рычаг управления коробкой вперед-назад.

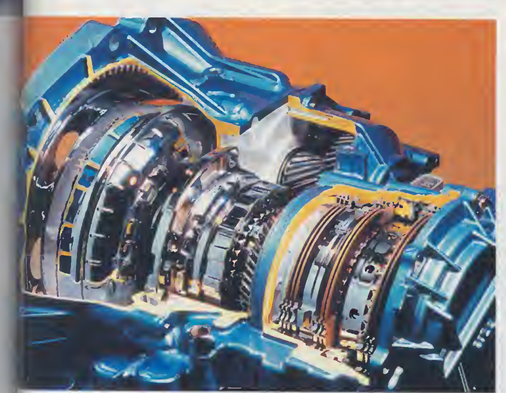
А вот и коллега нашелся. Обменялись автомобилями и... На этот раз получилось наоборот – ожидания несколько превзошли действительность. Коробка-робот работает достаточно четко, но уж больно медленно. В горо-



Вариатор Durashift CVT – совместная разработка «Форда» и фирмы ZF. Момент от двигателя передается через гидротрансформатор, который облегчает трогание с места, но при достижении 20 км/ч блокируется, чтобы не увеличивать расход топлива. Для включения заднего хода используется планетарная передача. Основа вариатора – набранный из мелких металлических звеньев ремень. Работает он, кстати, не тянущей ветвью, а толкающей.

Металлические ремни: новый (блестящий) и отработавший ресурс (матовый). Разница не слишком заметна. Кстати, вариатор требует использования специальной смазки.





Четырехступенчатая автоматическая коробка передач Durashift Automatic создана совместно с фирмой «Айсин». Компактный агрегат компонуется с поперечно расположенным двигателем под капотом «Фиесты» и «Фьюжна».



Роботизированная коробка Durashift EST – обычная «механика», только управляет ей компьютер, а выжимать сцепление и переключать передачи доверено сервоприводам. Есть и ручной режим: водитель, дернув за рычаг,.. нет, не переключает передачу, а дает команду компьютеру, а тот уже задействует исполнительные механизмы.

де или на ровном шоссе это вполне приемлемо, но на извилистой горной дорожке так и хочется переключиться побыстрей и совсем не там, где это делает компьютер. Переход в ручной режим несколько исправляет ситуацию, но отклик на толчок рычага все же небыстрый, да и скорость переключения разная – зависит от режима движения.

Ездить на таком электронно-механическом симбиозе, конечно, можно. Надо только поумерить пыл и принимать автомобильчик таким, каков он есть: неторопливым, немножко задумчивым, но зато с «автоматом», пусть и сделанным из обычной «механики». В конце концов, водителю, привыкшему шуровать сцеплением и дергать за рычаг, любой «автомат» кажется излишеством. А некоторые, наоборот, переключаться не умеют и учиться не хотят – дескать, мое дело рулить, давить на газ, иногда тормозить, и пусть оно само едет. Именно таков «Фьюжн» с эрзац-«автоматом».

РЕМНИ И ФАЗЫ

Как человек, привыкший «дергать» и «топтать», к следующему предложению отнесся с предубеждением: «Фокус С-Max» с вариатором представляется... Ну как может представляться автомобиль с ременным приводом, пусть даже ремень этот самый современный, металлический. Впрочем, не буду наводить критику заочно. Сразу скажу: предчувствия меня обманули – этот автомобиль оставил самые лучшие впечатления. Ни следа задумчивости, никаких задержек и рывков. В автоматическом режиме машина практически моментально реагирует на газ и четко идет за педалью: нажал и поехал, ровно, уверенно, быстро – любому «автомату» фору даст. Еще больше удивил тот же вариатор в ручном режиме: толчок рычага и быстрый, четкий отклик – настоящая ручная коробка, только педали сцепления нет. К тому же, как утверждает производитель, такая трансмиссия довольно экономична – за удобство не приходится расплачиваться возросшим расходом топлива.

Еще одна новинка, представленная на «Фокусе С-Max», – бензиновый двигатель с регулируемыми фазами газораспределения. Устроена эта регулировка, на первый взгляд, не слишком сложно. Распределительные валы приводятся, как сейчас модно, зубчатым ремнем. Вся хитрость – в конструкции ведомых шкивов: их внутренняя часть вместе с валом может поворачиваться на определенный угол относительно зубчатого венца. Насколько и в какую сторону повернуть тот или другой вал – решает компьютер, управляющий двигателем. Он командует клапаном, который подает масло в одну из двух полостей того самого шкива. Под давлением масла вал поворачивается относительно венца по часовой стрелке или против.

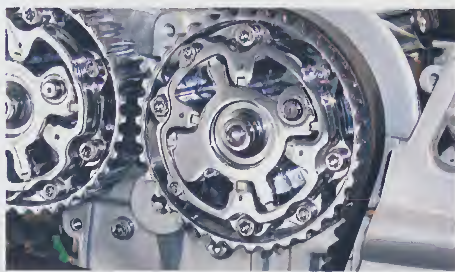
Что это дает на практике? Заметную прибавку мощности и крутящего момента и, естественно, улучшение ходовых качеств автомобиля. Но настоящий удар по психике непросвещенного водителя способны произвести современные дизели.

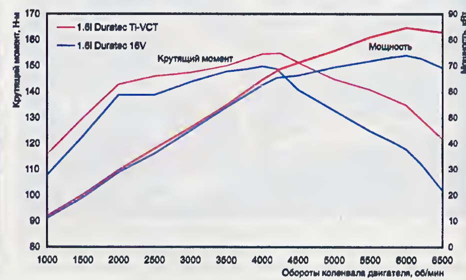
НЕ ПРО НАШУ ЧЕСТЬ

Лет этак десять назад вряд ли кто ожидал, что экономичные, но шумные, дымные и слабосильные дизельные двигатели способны будут оказывать столь жесткую конкуренцию бензиновым коллегам. Причем не только в традиционной экономичности, но и в экологической чистоте, мощности, комфорте. Установленный на «Мондео» 2,2-литровый 155-сильный дизель тише иной «бензинки», разгоняет машину до сотни менее чем за 9 секунд, выполняет экологические нормы Евро III и готов выполнить следующие – Евро IV. За рулем такого «Форда» чувствуешь себя королем дороги. И пусть в баке «Мондео» плещется солярка – не всякий бензиновый одноклассник потягается с ним на равных. Есть, правда, некоторый недостаток момента, заметный при троганье с места и особо ощутимый на фоне «тракторной» тяги на средних и высоких оборотах. Но это не главный недостаток современного дизеля.

Для нас куда хуже то, что такие моторы плохо переваривают отечественное дизельное топливо, и в Россию их пока не поставляют. Мы все никак не можем освоить экологические нормы Евро II – значит, здесь не нужны керамические сажевые фильтры с самоочисткой. Да и бензиновые моторы с непосредственным впрыском попадают у нас в группу риска – опять же из-за качества топлива.

Ну что, господа, будем и дальше чинить карбюратор? Какое-то время будем, куда деваться. Но рано или поздно эти технические новации доберутся и до нас. Сомневаетесь? Тогда вспомните, каким страшным, сложным и далеким казался обычный впрыск бензина еще в начале 90-х. □





Механизм изменения фаз газораспределения двигателя Duratec 1,6 Ti-VCT и результат его работы.

ОДНООБЪЕМНЫЕ ЧУДЕСА

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Что правит в современном мире – мода или высокие технологии? Однозначно ответить непросто. Конструкторы и дизайнеры «выращивают» новые породы автомобилей с таким сочетанием качеств, которое казалось вообще невозможным. Но проходит немного времени, и диковинные, вроде бы для узкого круга машины бьют рекорды популярности. В одной только Германии, при общем спаде продаж автомобилей в прошлом году, реализация мини-вэнов возросла почти на 40%! В чем же секрет всенародной любви к однообъемникам?

КУРС МОЛОДОГО БОЙЦА

«...Легким движением руки брюки превращаются... в элегантные шорты». Помните, у героя Миронова из «Бриллиантовой руки» произошла «техническая неувязка»: одна из штанин не захотела отстегиваться. Нечто подобное случалось и у владельцев первых мини-вэнов. Однообъемники, появившиеся более двадцати лет назад, радовали просторным салоном, обилием «тайников», карманов, крючков для фиксации всего и вся, но производители прежде всего выделяли легкость трансформации внутреннего пространства. На деле переоборудование салона требовало немалых усилий. Ныне же машины, для превращения которых в грузовик нужно перетаскивать сиденья в гараж, вызовут, как минимум, ироничную улыбку.

С любым современным мини-вэном справится даже хрупкая домохозяйка. Пожалуй, самое главное достижение компоновщиков конца девяностых в том, что они научились вписывать в габарит гольф-класса 7-местные салоны! Сегодня у каждого производителя есть свое фирменное решение компоновочных проблем.

В свое время на «Опеле-Зафира» дебютировала так называемая система «Флекс»: «лишние» кресла третьего ряда нетрудно убрать в «подпол» и получить ровную погрузочную площадку. Подобное применили и на младшей модели. Конечно, сделать четырехметровый «Опель-Мерива» семиместным не удалось, зато его можно легко превратить из пятиместного в более комфортабельный четырехместный. В этом случае часть заднего сиденья выполняет роль подлокотника и одновременно «бардачка» для хранения мелочей, а боковые кресла сдвигают ближе друг к другу, обеспечивая пассажирам размещение а-ля бизнес-класс.

Благодаря направляющим рельсам все задние сиденья ныне складываются и сдвигаются поперечно или продольно, независимо друг от друга. Такими сейчас делают многие вэны, например, «Форд-Фокус C-max».

Современные мини-вэны, в первую очередь не самые дешевые, трудно представить без раскладывающихся столиков и непременных подстаканников для обитателей всех сидений. А некоторые производители вообще завлекают покупателей, предлагая превратить кресла в двухспальную кровать! «Дикий» отдых с ночевкой в автомобиле нынче не так популярен, и все же приятно, когда есть возможность с комфортом отдохнуть в машине.







Салон «Опеля-Мерива» один из самых «продвинутых» по трансформации.



«Коктейль» из, казалось бы, несочетаемых ингредиентов: «Мазда-МХ Спорт Турер».

«МИКРОБЫ»

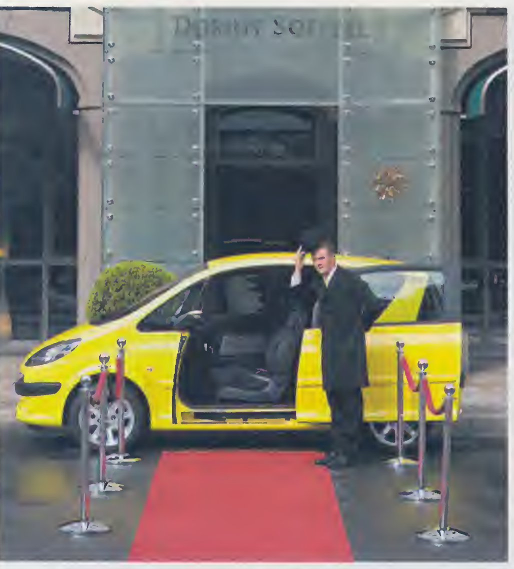
В многочисленной армии современных вэнов появились и такие, которые можно назвать даже не мини-, а микровэнами – машины на базе автомобилей европейского В-класса. Впервые они заявили о себе в Японии. «Мицубиси-Топпо BJ» – 5-дверный однообъемник на базе хэтчбека «Миника» при длине всего 3395 мм достигает в высоту 1740 мм: почти как «Мерседес-Бенц» ML-класса! Высокий кузов, вертикальная «автобусная» посадка пассажиров и водителя – вот в чем главный секрет вместительности микровэнов. На борту «Топпо» комфортно уживаются четверо путешественников с тремя сотнями килограммов груза. Для езды по городу легкому «малышу» вполне хватает 3- и 4-цилиндровых двигателей объемом до 660 см^3 и мощностью от 35 кВт/48 л. с. до 47 кВт/64 л. с. Кстати, предлагают и вариант с полноприводной трансмиссией.

Конкурирует с «Мицубиси» чрезвычайно популярный в Стране восходящего солнца «Ниссан-Куб», чья внешность полностью оправдывает название: эдакий кирпичик на колесах. Зато в одной из его модификаций длиной 3,9 м аж шесть посадочных мест! Конечно же, комфорт взрослым «Куб» обеспечит лишь на коротких дистанциях, но автомобиль и не претендует на роль стайера, он – горожанин. Даже задние двери открываются по хитрому алгоритму, чтобы легко выбраться из машины на самой тесной парковке. Энерговооруженности «Куба» позавидуют многие более серьезные на вид модели. Мотор в 1,3 л развивает внушительные 72 кВт/98 л. с., при этом потребляя в среднем лишь 6,1 л бензина на 100 км. Трансмиссия «Ниссана» – с сюрпризом. При спокойной езде он – обычный переднеприводник, при необходимости в работу включаются задние колеса, подкручиваемые электромотором.

Первый парень в городе – «Ниссан-Куб». Не совсем однообъемник, но настоящий 6-местный вэн.







Сдвижные двери с электроприводом, как у «Пежо-1007», несомненно, заинтересуют конкурентов.



«EDAG-Синема 7D» рассчитан на установку силового агрегата спереди или... сзади под полом.

В Европе такие «хитрости» пока не делают, однако философией «микробов» Старый Свет уже заразился. Назовем новейший «Пежо-1007» – четырехместную машинку на базе будущей модели 207 длиной 3730 и высотой 1611 мм. Ее проектировали совместно с известным итальянским ателье «Пининфарина». В соответствии с законами жанра 1007-й щеголяет удобным салоном с индивидуальными регулировками для всех четырех раздельных сидений, причем переднее пассажирское, откидываясь вперед, превращается в столик. Задние сдвигаются вперед до упора в передние – так можно увеличить багажник до 364 л. В «нагрузку», естественно, «закуточки» в передней панели, дверях, под сиденьями.

Но главная изюминка «Пежо» с четырехзначным индексом – в сдвижных боковых дверях, оснащенных электроприводом. Такое решение для автомобиля подобного класса применено впервые. Достаточно нажать кнопку на панели приборов или брелоке, и дверь отъедет, образовав проем в 920 мм. Можно открыть ее и по старинке – потянув за ручку.

В базовой версии «Пежо» оснастят 75-сильным мотором объемом 1,4 л, за доплату предложат бензиновый и дизельный двигатели мощностью 80 кВт/109 л. с. и 50 кВт/ 68 л. с. соответственно. В списке опций для бензиновых версий – еще и автоматическая коробка передач «2Троник». Выпуск машины налаживают на заводе концерна PSA под Парижем, который готов выдавать до 130 тысяч 1007-х в год. Интересно только, не отпугнет ли цена новинки, стартующая с отметки в 14 тысяч евро?

СПОРТСМЕНЫ

Долгое время нашествие мини-вэнов сдерживалось расхожим мнением, что машины такого класса небезопасны (первые модели действительно провалили крэш-тесты EuroNCAP) да к тому же еще и «не едут». Впрочем, довольно скоро ситуация стала меняться: конструкторы научили мини-вэны резвости и хорошим манерам при прохождении поворотов. С безопасностью все тоже в порядке: в прошлом году максимальную оценку – «пять звезд» в тесте EuroNCAP заработали «Рено-Сценик» и «Фольксваген-Туран».

Рекорд мощности принадлежит «Ниссану-Квест», под капотом которого 3,5-литровая «шестерка» в 230 «лошадей». «Мини-вэны всегда слыли практичными семейными автомобилями. Мы решили акцентировать инди-

ЭВОЛЮЦИЯ МИНИ-ВЭНА

Мы стали не только свидетелями рождения новых форм автомобиля, но и наблюдаем фазы их стремительного развития. Вспомним первые однообъемники: они представляли собой, по сути, масштабную копию микроавтобуса. Габариты класса D, семь мест, практически «грузовая» управляемость. Вскоре наметилась тенденция к сближению мини-вэнов с легковыми авто. Кузова принимали все более щегольской вид, длина и ширина постепенно уменьшались. Салон вмещал, как правило, пятерых пассажиров. Тогда упор был сделан на развитие черт универсальности.

Наконец, новейшая история связана с абсолютным смешением компоновок и стилей. Появляются шести-, семиместные машины класса А и В, «универсальные» четырехместные купе со спортивным характером – то, что не укладывается в рамки ни одного класса и типа кузова. Не рискнем предсказывать будущее. Очевидно одно: нам еще предстоит пожинать удивительные плоды фантазии конструкторов и дизайнеров.



«Ниссан-Квест» разрабатывали в США специально для американского рынка.



Мультиплексная проводка позволяет конструкторам «играть» с расположением органов управления.

видуальность модели и позаботились в большей степени о водителе», – с гордостью заявляет президент американского подразделения «Ниссан» Билл Киррейн. О практичности, действительно, тоже не забыли. У «Квеста» шикарная стеклянная крыша с пятью «иллюминаторами», открывающая доступ солнечным лучам отдельно для каждого из трех рядов сидений.

Потягаться в старте со светофора сегодня могут не только полноразмерные, но и относительно компактные модели, например «Хонда-Стрим». Ее 2-литровый двигатель мощностью 115 кВт/ 156 л. с. с системой распределения фаз i-VTEC и моментом 192 Н·м при 4000 об/мин обеспечивает машине максимальную скорость 205 км/ч и разгон до 100 км/ч за 9,2 с. Чем не конкурент «наточенным» хэтчбекам и купе?

КАК ВАС ЗОВУТ?

Границы между классами и группами все больше размываются. Как назвать концептуальную «Мазду-МХ Спорт Турер»? Машина с вместительным багажником и большими дверями, без центральной стойки похожа на мини-вэн, пожалуй, не меньше, чем на спорткупе. А ведь сложив заднее сиденье и сдвинув вперед заднее стекло, «Спорт Турер» можно превратить в... пикап.

Еще одно неординарное виденье мини-вэна будущего представила в прошлом году студия EDAG. Ее творение получило название «Синема 7D». Аналогия с кино очевидна, стоит заглянуть в салон: три ряда сидений расположены с подъемом от носа к корме, в точности как в зале кинотеатра.

Конечно, далеко не все новшества перекочуют из концептов в серийные машины. Но ведь совсем недавно мы и представить себе не могли, что по знакомым улицам будут разъезжать «смарты», «рено-авантайм» и «хаммеры-Н2». □

НА УРАЛЬСКОМ ХРЕБТЕ

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

В кабину грузовика времен последних пятилеток скоро водителя не заманишь и хорошей зарплатой. Но не все нововведения легко втиснуть в прокрустово ложе устаревшей конструкции. Какой-нибудь усилитель каркаса мешает новому педальному блоку и регулируемой рулевой колонке, а низкий потолок и большие колесные арки – эргономичному сиденью на пневмоподвеске. Спальное место тоже требует своей доли простора, а ведь еще надо разместить кондиционер, автономный отопитель, улучшить теплошумоизоляцию, обзор…

Да и мода меняется. Часто легче применить иную конструкцию, чем идти эволюционным путем. Вот и УралАЗ решил порадовать приверженцев своих «капотников» новой кабиной.

ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

Кабине ветерана «Урал-375» еще долго служить в армии – ночевать солдату положено в казарме, а валенки и теплый бушлат успешно заменяют «автономку». Но нефтяников и газовиков, к которым уходит 60% миасских автомобилей, спартанские условия обитания давно не устраивают.

Очень кстати в распоряжении уральцев оказалась ивековская кабина «Р». Ее разработали для тяжелых грузовиков серии «ИВЕКО-Турбо», которые выпускались с 1976 по 1992 год в Германии в г. Ульм. Оттуда в адрес СП «ИВЕКО-УралАЗ» ушел не один железнодорожный состав, груженный штампами, прессами, сварочным и окрасочным оборудованием. В конце 90-х новая кабина досталась четырехоснику «Урал-5323» и семейству «Урал-ИВЕКО-6329». В 2002 году ее примерили трехосные «уралы». Тогда на Московском автосалоне был представлен новый капотный седельный тягач, на следующий год – самосвал. Теперь от макетных образцов перешли к опытно-промышленной партии – пока в месяц готовы выпускать с десяток перспективных «капотников».

ИТАЛЬЯНСКОЕ С НИЖЕГОРОДСКИМ

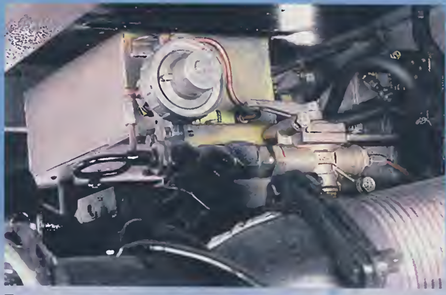
Приспособить к обычной «ураловской» раме новую кабину оказалось делом непростым. Пришлось существенно изменить ее подвеску, сооружать другие подножки, убрать «пожиратель пространства» – тоннель двигателя. Зато теперь нашлось место второму пассажиру. Перенесли аккумуляторы, воздушный фильтр упрятали под правым крылом. Переработали схему электрооборудования (под крышкой «псевдобардачка» стоит монтажный блок), комбинацию приборов и подрулевые переключатели заменили отечественными.

Всех переделок не счесть, но самое заметное – новое «оперение». Его разработали и изготовили в нижегородской инжиниринговой компании ПКТ. Материал – стеклопластик: при выпуске до пяти тысяч автомобилей






Места хватит еще на четыре цилиндра ЯМЗ.



Переключает передачи блок пневмоцилиндров.

в год это оптимальная технология. Хотя американцы и при больших объемах производства не спешат переводить на сталь свои носатые «Фрейтлайнеры» и «Интернешнлы». В отличие от заокеанских и прочих грузовиков, «оперение» не стали делать интегральным – объединяющим в одну деталь крылья, капот и облицовку. Здесь все отдельно, будет проще устранять последствия ДТП, но это – когда есть навыки. Инструкцию по эксплуатации нового семейства придется пополнить разделом о технологии ремонта и окраски стеклопластиковых панелей. Кстати, ныне все кабины на УралАЗе, даже старую, грунтуют методом катафореза. Напомним, благодаря этой технологии кузова «самар» сопротивляются коррозии дольше, чем вазовская «классика».

Чтобы обслужить двигатель или просто проверить уровень масла и «Тосола», не нужно обтирать одеждой колеса, как это было на ЗИЛ-4331, – достаточно открыть капот. Если понадобится серьезный ремонт мотора, облицовку и крылья можно легко снять. Определяя размеры подкапотного пространства, учли опыт «ветерана»: там при переходе с бензинового двигателя на дизели в два подхода увеличивали длину капота – сначала под КамАЗ-740, потом под ЯМЗ-238. Теперь здесь хватает места любому отечественному дизелю (кроме, навер-



Дизайн интерьера и комфорт за рулем по-самосвальному бесхитростны.



Дешево и информативно.



Вместо рычага КП – джойстик.

ное, танковых...) и легко помещаются импортные рядные «шестерки». Сработали, что называется, на вырост, ведь пока основные моторы – ярославские V6 мощностью 230 и 300 л. с. Для лучшей развесовки несколько сдвинули переднюю ось вперед, увеличив базу.

ПОСЛЕ ПЕРВОЙ ПРИМЕРКИ

Но одного лишь большого объема кабины недостаточно, ее надо «насытить» комфортом и вниманием к водителю. Педальный блок сделали заметно удобнее, чем в «Урале–63293» (ЗР, 2003, № 4). Баранку обещают заменить на отечественную – меньшего диаметра, но более толстую, ухватистую. «Родные» панели приборов и обшивки дверей тоже на исходе – пора искать российского производителя. Формованную обивку задней стенки и потолка наши сделали очень прилично, только самосвалу нужно не тканевое покрытие, а пленка. Так легче мыть. Сиденья на выбор – уровень комфорта здесь по нарастающей: свои «ураловские», повышенной комфортности из Павлово или же импортные. Подвеска – пневматическая или механическая, пружинная.

Спальня в один или два этажа достается только тягачам с длинной кабиной. Водителю самосвала на ночь приютиться негде, хотя места за спинками сидений достаточно, чтобы подвесить одну полку.

Не секрет, что больное место «уралов» – вибрации из–за большого количества карданов и шум, который проникает в кабину через различные отверстия, пусть даже функционально необходимые. Потому инженеры решили убрать жесткие механические связи в управлении ручным тормозом, «раздаткой» и самой коробкой. Легко лишили огромного рычага ручник: на раздаточной коробке смонтировали тормозную камеру с энергоаккумулятором, а в кабине – камазовский кран управления. Сложнее убрать дыру в полу, уменьшить усилие и ходы рычага коробки.

Удивительно, но, похоже, именно «уралы» станут первыми серийными отечественными автомобилями с электропневматическим управлением коробкой передач – наиболее перспективным по сравнению с «механикой». На конкурсной основе нескольким конструкторско–технологическим фирмам выдали техзадание на разработку хитрой системы. Основные требования – легкая адаптация к коробкам ЯМЗ и цена $200–250. На крышке коробки устанавливают блок с пневмоцилиндрами по числу ходов и золотниковым устройством с электромагнитными клапанами. От них на контроллер (по–новому «джойстик») идет пучок проводов. И вся хитрость!

Нет огромного, плохо герметизируемого отверстия в полу, а ход рычажка стал меньше, чем даже у «жигулей». Получилось очень легкое, информативное, но несколько задумчивое переключение, хотя, возможно, это дело привычки. Только придется эстетически оформить место для джойстика. Быть может, поставить его на подлокотник водительского кресла, как у «Мерседеса–Актрос» (надо же, с чем теперь приходится сравнивать «Урал»!) и вывести индикацию включенной передачи на панель? Такой привод хорош и своей универсальностью, его легко смонтировать и на старой кабине, и на четырехосниках.

Остается только убрать с пола рычаги раздаточной коробки – они вносят дисгармонию в интерьер кабины. На заводе уверяют, что это не сложно. Здесь тоже будет электропневматический привод и, как знать, возможно, наш автопром всего в двух шагах от отечественного «Ай–Шифта» и «Оптикруза».

Особенно заметен результат проделанной работы в движении. Кажется, будто едешь не на «Урале», а на иномарке. К реальности возвращает ритмичное подпрыгивание передка на ровной дороге. В грязи и глине «острые углы» отечественной вездеходной обувки, конечно же, менее заметны и, наверное, допустимы для самосвала. Однако для новых вахтовых автобусов и пожарной спецтехники шины придется заменить на радиальные, менее «зубастые». Кстати, в сдвоенных кабинах пожарному расчету будет куда повесить свои ярко начищенные каски. □





НЕ ОГРАНИЧИВАЯСЬ МЕЛОЧАМИ

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО АВТОРА

Для автобуса, особенно туристического лайнера, понятие «серийный» – весьма относительно. Крупные производства ведут счет на сотни таких машин в год, средние – на десятки, но даже дюжина – уже не мало.

Хотя «Волжанин-5285» увидел свет в 2001 году и к сегодняшнему дню около 40 таких машин уже эксплуатируется в разных городах страны, формальный повод для встречи – начало серийного выпуска.

«ВОЛЖАНИН-5285.01»

- Туристический автобус дебютировал в 2001 году, к началу серийного выпуска в 2003-м был модернизирован.
- С 2003 года выпускается на шасси Scania K94 с 6-цилиндровым рядным дизелем 9 л, 221 кВт/300 л. с. и 7-ступенчатой механической коробкой передач.
- Производится в г. Волжский Волгоградской области. До конца 2004 года должно быть выпущено 120 машин, в планах на предстоящий год – 250 шт. Цена в полной комплектации – около $190 тыс.

МОДЕЛЬ 5285.01

Конструкторы редко упускают возможность добавить что-нибудь к облику машины перед ее постановкой на поток. Как художники, они вносят в свою работу последние штрихи. Здесь обивочку поярче, там – подлокотничек пошире. Но бывает, мелочами не ограничиваются.

При подготовке к производству «Волжанина» инженеры «слегка» поколдовали над кузовом, заменили шасси вместе с силовым агрегатом (!), создали новый дизайн приборной панели, переработали систему вентиляции, улучшили отделку салона, увеличили емкость багажных отсеков.

Наверное, дальше продолжать не стоит. Понятно, что несмотря на знакомый внешний вид и прежний индекс (добавили лишь номер модификации «01»), перед нами, по сути, новая машина.

На смену венгерским мостам «Раба» (Raba) пришло полностью укомплектованное самоходное (на нем водитель въезжает в цех) шасси «Скания-K94» (Scania K94). Вместе с ним – проверенные силовой агрегат, мосты, рулевое управление, даже пара топливных баков на 465 литров. Не надо ломать голову над приводом «коробки», передачей управляющих воздействий от педалей. Скандинавы предлагают несколько отработанных конструкций: привод газа – электрический или электронный, у коробки передач – тросовый или электрический, тормоза – барабанные или дисковые. Российские инженеры готовы донести до потребителя любой вариант.

Конечно, готовое шасси – еще не автобус. Конкурентоспособная машина, завоевавшая титул лучшего автобуса 2003 года в России, потребовала нескольких лет кропотливой работы конструкторского коллектива. Его богатый опыт в создании оригинальных кузовов позволил построить каркас, обладающий необходимой жесткостью и при такой же массе, как у современных европейских аналогов. Он изготовлен из низкоуглеродистой марганцовистой стали с высокой коррозионной стойкостью.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«ВОЛЖАНИН-5285.01»

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	12 000
ширина	2550
высота	3500 (с кондиционером)
Вместимость, чел.	46
Объем багажных отделений, м³:	
без туалета и спального места	9,5
с туалетом и спальным местом	7,6
Полная масса, кг	18 500
Макс. скорость, км/ч	110
Расход топлива при скорости 90 км/ч, л/100 км	около 33
Двигатель	**Scania DC903, Euro III**
Расположение, число цилиндров	P6
Число клапанов	12
Рабочий объем, см³	8974
Мощность, кВт/л. с.	221/300
при об/мин	1900
Крутящий момент, Н·м	1400
при об/мин	1100–1300
Трансмиссия	
Привод	на задние колеса, механический, с одним карданным валом
Коробка передач	Scania GR 801R, механическая, 7-ступенчатая
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	зависимая, пневматическая
сзади	зависимая, пневматическая
Рулевое управление	ZF с гидравлическим усилителем
Тормоза:	пневматические, привод Wabco
передние	барабанные или дисковые
задние	барабанные или дисковые
Шины	Michelin, 295/80R22,5

Несмотря на внушительный список импортных комплектующих – систему кондиционирования «Термо Кинг», мощные отопители салона «Эбершпехер» (в том числе автономный), пневматический привод тормозной системы «Вабко», многое доверили делать российским предприятиям. Стеклопакеты, привод дверей, часть светотехники, элементы приборной панели. Наконец, высококачественные материалы в отделке интерьера тоже наши, хотя некоторые и выработаны по зарубежной технологии.

Особое внимание – комфорту. По желанию заказчика на «Волжанин-5285.01» установят туалет, холодильник, бойлер, видеосистему, оборудуют спальное место водителя. Ну а индивидуальные климатические блоки над сиденьями, откидные столики и аудиосистема входят в стандартное оснащение.

ТЕХНИКУ – ЛЮДЯМ

Путешествуя по стране, нетрудно заметить, что основной междугородный авто-



Дизайн новой комбинации приборов российский, начинка иностранная. Кресла водителя на выбор: немецкое «Граммер», турецкое «Пилот» или аналогичное им по конструкции «Павлово Сельхозтехника». Из недостатков можно отметить сдвинутый назад рычаг переключения передач. Из достоинств – удобное расположение органов управления вокруг водителя: основные – под рукой, второстепенные – далее по окружности влево или вправо.

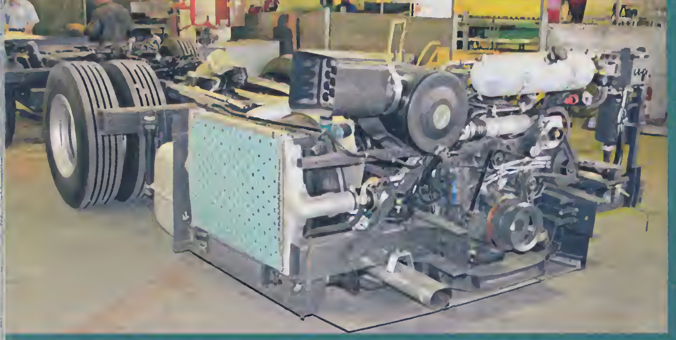


Рядом с правой рукой водителя – рычаг управления трансмиссионным тормозом (ретардером), который может поставляться вместе с шасси. Здесь тормоз гидравлического типа, имеет как автоматический режим включения (при отпускании педали газа), так и ручной.



Кресла пассажиров умеют не только откидывать спинки. Они оборудованы полностью опускаемыми подлокотниками и при желании могут выдвигаться на 80 мм в проход.

Одно из важных изменений в конструкции, подоспевшее к началу серийного выпуска машин, – пантографный механизм крышек багажных отсеков. Загружать трюм удобно, даже если автобус остановится близко к стене или к припаркованным у обочины автомобилям.



Шасси туристических и междугородных автобусов «Скания-К94», К114 и К124 по праву претендуют на титул самых популярных: с 1980 года по всему миру собрано 35 тысяч лайнеров. Их комплектуют рядными 6-цилиндровыми двигателями рабочим объемом 9, 11 и 12 л мощностью от 300 до 420 л. с. с моторным тормозом или без него. На выбор несколько коробок передач: автоматическая 5-ступенчатая или механические 7- и 8-ступенчатые; с гидравлическим трансмиссионным тормозом (тормозной момент до 3000 Н·м) или без такового. Механические коробки передач могут оснащаться системой автоматического переключения «Оптикруиз» (Opticruise).

Боковина кузова цельнотянутая (один огромный лист), но и мелких деталей хватает. Для «Волжанина» их раскраивают лазером – так точнее и отходов меньше.



бус – «бэушный», импортного производства, как минимум 5–7 лет от роду. Он еще имеет неплохой остаточный ресурс, предлагает почти современный уровень комфорта, но главное – относительно недорог, как правило, менее $100 тысяч. В каком-то смысле это отправная точка для небогатых перевозчиков.

На другом полюсе – несбыточная мечта: современный лайнер, топ-модель на европейском рынке. С независимой передней подвеской и почти идеальной развесовкой по осям, раздельным климат-контролем для пассажиров и водителя и электронно-управляемой пневматической подвеской, что умеет приседать (на нос или правый борт) для удобства посадки-высадки пассажиров. Уровень шума в салоне таких машин – 65–67 дБ. Не каждый легковой автомобиль представительского класса может похвастать таким акустическим комфортом. Отменная аэродинамика обеспечивает расход топлива 22–25 л/100 км (при 100 км/ч)...

А теперь опустимся с небес на землю. Цена таких автобусов может достигать $350–400 тыс. Даже для экономически развитых стран сумма великовата, поэтому в производственной гамме строителей автобусов всегда найдутся более приземленные модели – за $250–300 тыс. В самые крупные промышленные группы входят заводы стран Восточной Европы – их продукция еще доступнее.



«Волжанин-5285.01» заполняет брешь между старыми «иностранцами» и новыми европейскими машинами. Его сегодняшние покупатели – крупные российские компании, в том числе транспортные. Но маркетологи рассчитывают, что заводу удастся привлечь внимание и мелких перевозчиков. Для этого припасен еще один козырь.

ФИРМЫ ГАРАНТИРУЮТ

У нас уже собирают «Мерседес» и «Сканию», проявляет деловую активность «Ирисбус», хорошо известны входящие в эту группу «Кароса» и «Икарус». Складывается ситуация, когда не только иностранцы нужны нам, но и, наоборот, – наши производители нужны иностранным компаниям! Это весьма полезное обстоятельство помогло однажды ЗАО «ВАП «Волжанин» и фирме «Скания» найти друг в друге стратегических партнеров.

Кажется, свершилось невозможное: автобус российского производства будет обслуживаться не только на собственном сервисе, но и на фирменных станциях «Скания». Их около двадцати в разных городах России, готовых выполнить любые (!) гарантийные работы, причем весьма квалифицированно. Но и это еще не все прелести сотрудничества. Через сбытовую сеть шведской фирмы автобус будет и продаваться. А это означает доступность фирменной лизинговой системы, способной в корне изменить подход небогатых российских перевозчиков к покупке машин. □

Ford Bronco представлен на IAA в Детройте в 2004 году.

ЛОШАДИНАЯ ФАМИЛИЯ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. РИСУНОК. КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

ИСТОКИ

Дать вседорожнику, дебютировавшему в 1965 году, имя «Бронко» маркетологов концерна «Форд», наверняка, побудил успех модели «Мустанг». Ведь бронко – родственник мустанга, оба (вернее, обе) – полудикие лошади.

Короткобазный вседорожник построили по классическим канонам: бесхитростный, угловатый дизайн, полный привод, цельные мосты. Двигатель, по американским меркам, был слабенький – 6-цилиндровый, 105-сильный, а коробка передач – механическая и всего лишь трехступенчатая. Тем не менее, аскетичный, недорогой «Бронко» понравился американцам. Уже в первый год продали более 18 тысяч машин. Позднее появились более богатые, мощные версии с моторами V8. До 1977-го «бронко» разошлись тиражом более 230 тысяч экземпляров.

Машины второго и третьего поколений – не в пример первенцу изрядно подросшие и набравшие дополнительных лошадиных сил – выпускали до 1997 года, когда началась эра вседорожников «на Е» – «Эксплорера», «Эскейпа», «Экспедишна» и «Экскершна».



Примерно таким может стать серийный «Форд-Бронко».



«Форд-Бронко» первого поколения пользовался в США неплохим спросом.

ИНТЕЛЛИГЕНТ ПОД ВЕСЕЛЯЩИМ ГАЗОМ

Концепт-кар «Форд-Бронко» 2004 года адресован тем, кому наскучили чересчур легковые, нежные «паркетники». Подчеркнуто угловатый, мужественно-грубоватый короткобазный автомобиль возвращает к истокам – туда, где начиналась биография первого «Бронко». Петли дверей – наружные, под мощным брусом-бампером – лебедка… Кстати, на первые «бронко» навешивали не только лебедки, но и снегоуборочное оборудование. В общем, «он подобен молотку-гвоздодеру в ящике полном пластмассовых инструментов, работающих от батареек» – так характеризует свое детище Дж. Мейз – вице-президент «Форда» по дизайну.

Но ностальгическая стилистика концепта, конечно, лишь прикрывает современные узлы и агрегаты. Светотехника «под старину» – с галогенными лампами и светодиодами. Под капотом 2-литровый дизель с турбонаддувом семейства «Дюраторк» мощностью 96 кВт/130 л. с., развивающий 330 Н·м при 1800 об/мин.

Для концепта скучновато? Тогда обратите внимание на кнопку с формулой N_2O на панели приборов. Инъекция закиси азота, которую иногда называют веселящим газом, на короткое время прибавит двигателю 50 сил и столько же ньютон-метров.

За мотором – совсем новая шестиступенчатая коробка передач и двухдисковое сцепление. Первый диск «отвечает» за нечетные, второй – за четные передачи. Переключение как в ручном, так и в автоматическом режимах происходит без прерывания потока мощности. По утверждению разработчиков, КПД этой коробки, по сравнению с серийным четырехступенчатым автоматом, вырос с 68 до 80%.

Полноприводную трансмиссию конструкторы назвали «Интеллиджент». При спокойной езде по хорошим дорогам ведущим является лишь передний мост. Задний подключается при необходимости, причем конструкторы заверяют, что это, как и распределение моментов по колесам (за ними неустанно следит компьютер), происходит очень деликатно, интеллигентно.

ПРОГНОЗ

Коробка передач, установленная на концептуальном «Форд-Бронко», станет серийной уже в 2005 году. Агрегат рассчитан на момент до 450 Н·м и технологически удобен: частично меняя «начинку», его можно устанавливать на модели с самыми разными моторами.

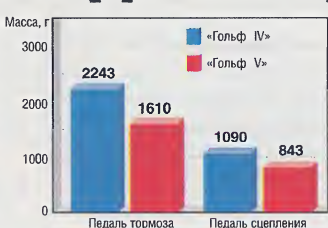
Ну а появится ли в серии сам «Бронко»?

Поклонники вседорожника с современными агрегатами и классической внешностью, наверняка, найдутся. Сколько их? Очевидно, маркетологи компании «Форд» как раз сейчас ищут ответ на этот вопрос. □

ПЕДАЛЬ – НЕМУДРЕНАЯ ДЕТАЛЬ

В современном автомобиле даже банальный «ножной рычаг» не минует бдительного ока технологов и конструкторов. Во-первых, как и раньше, педали не должны гнуться и ломаться под напором водительской ноги. Во-вторых (это более свежее требование), они не должны вызывать травмы при столкновении. Наконец, желательно чтобы они были нержавеющими и максимально легкими – сэкономленные граммы потребуются для продвинутой электроники.

Посмотрим на примере нового «Гольфа» и «Турана», чем обернулись для педалей старания разработчиков «Фольксвагена». Для начала: масса педального узла «гольфов» IV и V поколений отличается на 880 г. Нужно ли уточнять, в чью пользу?



Сколько весят в граммах педали для IV и V поколений «Гольфа»?

Педальный узел, как он есть.
– полипропилен
– полиамид
– алюминий
– сталь

Педаль сцепления, конечно, не так влияет на безопасность, да и водители не топчут ее столь же активно, как тормоз, поэтому и сам кронштейн, и педаль сделали из пластмасс, усиленных стекловолокном. Для кронштейна выбрали полипропилен PP LGF – он прочнее и стабильнее в размерах, педаль обошлась полиамидом PA 6 GF. В чем сложность, спросите вы? А посмотрите на хитрую архитектуру деталей – все эти перегородки расставляли не абы как, а в ходе многократного компьютерного моделирования. Любопытная подробность: в праворульной версии «Гольфа» педаль сцепления изогнута справа налево. Пластик так и не смог обеспечить здесь требуемую прочность, пришлось использовать стальную деталь. Так что английско-японский «Гольф» будет на пару граммов тяжелее.

Теперь тормоз. Тут в случае опасности водитель не стесняется и давит от души. Так что сэкономить решились в основном на кронштейне: его отлили из алюминиевого сплава. Сама же педаль – стальная, правда, это теперь не пластина миллиметров шесть толщиной, а тонкостенный П-образный профиль.

БЕРУ СВЕЧУ...

И превращаю дизельную свечу накаливания, работающую по принципу простейшей «лампочки», в сложный пьезорезистивный датчик давления. Впрочем, у меня бы такой фокус не прошел, но для специалистов фирмы «Беру» (Beru) в этом не оказалось ничего невозможного.

Чтобы двигатель меньше загрязнял атмосферу, управляющий контроллер должен точно отслеживать процесс сгорания топлива.

Например, по мгновенным значениям давления в цилиндре. Маленькие и точные пьезокерамические датчики давно придуманы, но внутри цилиндра они толком работать не могут – условия далеки от «курортных». Разработчики «Беру» сумели вынести капризный пьезоэлемент наружу, использовав в качестве подвижного щупа... керамический нагреватель свечи накаливания – все равно он постоянно «торчит» в цилиндре.

Итак, если раньше столбик нагревателя намертво запрессовывали в корпус свечи, то теперь в PSG (Pressure Sensor Glow plug) он закреплен эластично. Разумеется, с необходимым уплотнением. Вспышка – и столбик керамики чуть подается назад и давит тыльным концом на пьезорезистивный датчик давления. Самое замечательное, что этот тыльный конец, можно сказать, остается холодным, если сравнивать его температуру с температурой части, нагреваемой электрическим током докрасна. Диапазон измеряемых давлений простирается до 200 бар, точность не хуже ±2%. Выходной сигнал при этом не «прячется в милливольтах», подверженных всяческим наводкам и помехам, а вполне солидный – 0,5–4,5 В.

Теперь дело за малым: двигателисты, получив в руки такой инструмент, просто обязаны намного снизить выброс частиц сажи и окислов азота. А иначе – как быть со все крепчающими Евро?



Устройство свечи PSG TI в разрезе. Теперь это уже не примитивный «кипятильник», а высокотехнологичное устройство.

АЙ ДА БОЛТ!

Компьютеры добрались в автомобиле уже и до болтов. По крайней мере, до тех, которые крепят сиденья. «Бош» предложил объединить эти важные винтики с датчиками нагрузки. В результате болт «поумнел» и получил имя собственное «Ай-болт» (iBolt), где первая буква намекает на интеллект.

Зачем такие сложности? Дело в том, что и в США (российская статистика здесь ни при чем) водители часто ездят непристегнутыми, надеясь на подушки безопасности. Они, конечно, не правы, но штрафовать после аварии бывает уже некого. А чтобы подушка максимально ослабила тяжесть ДТП, ее в этом случае нужно раскрыть до большего объема и максимально быстро, к тому же зная, как именно человек располагался на сиденье. Встреча с головой пассажира должна произойти до того, как она (голова) наберет приличную относительную скорость.

Это, однако, не все. Федеральный стандарт FMVSS 208 (Federal Motor Vehicle Safety Standart) требует, чтобы блок управления подушкой учитывал массу пассажира! Устройство «Ай-болт» позволяет определять это и более того – положение пассажира на сиденье в каждый момент времени. Нам осталось выяснить лишь, почему именно болты стали кладезями интеллекта. Очень просто: они одинаковы для любых автомобилей, следовательно, не нужна масса версий для разных моделей – разброс их параметров учитывается программными средствами.

Особо любопытный читатель хотел бы, вероятно, хоть что-нибудь узнать о принципе работы умных болтов. Это, конечно же, ноу-хау фирмы, однако известно: нагрузку вычисляют по относительным микросдвигам соединяемых деталей, а их, в свою очередь, фиксируют встроенные в болты датчики Холла.



«Умный» болт теперь вместо шестигранной головки имеет «голову» с датчиком и электрическим разъемом.

СКОЛЬКО МАСЛА УТЕКЛО...

Даже совершенно исправный двигатель расходует не только бензин, но и масло, которое выгорает и вылетает в выхлопную трубу. Моторостроителей сей факт, конечно, огорчает, и они всеми силами стремятся свести к минимуму потери жизненно нужной субстанции. Для успешной борьбы с угаром совершенно необходимо точно знать его величину. Скажем, сколько масла в картере убудет за 10 тыс. км пробега. В принципе, выяснить это несложно, но уж больно... долго. Инженеры, применив какую-нибудь маслосберегающую, как им кажется, новинку, хотят оценить эффект в тот же рабочий день. А лучше – еще до обеденного перерыва. Понятно, в хорошем двигателе за такое время угорят считанные граммы – как их взвесить? Зальешь точно отмеренные 4 л в картер – так ведь потом обратно все не выльешь, слишком много останется на стенках, в магистралях...

Поэтому установка для измерения расхода масла «Мован», придуманная фирмой «Федерал Могул Буршайд», наверняка понравится двигателистам: она позволяет за 4 часа работы мотора на стенде уловить 8 г «усушки-утруски», что примерно соответствует расходу 0,4 л на 10 тыс. км пробега. Конечно, можно и увеличить точность; правда, тогда придется погонять стенд немного дольше – но все равно счет пойдет на часы!

Очень упрощенно суть метода в следующем: при работе двигателя уровень масла в картере поддерживается постоянным с помощью нехитрой переливной трубы, вмонтированной в поддон. Она защищена колпаком, под которым уровень равен среднему и нет волнения. Понятно, что по мере работы мотора масло приходится немного добавлять, а сосуд с резервом установлен в «Мование» на точных (погрешность 0,02%) цифровых весах. На тех же весах стоит и второй сосуд – тот, в который уходит масло из переливной трубы. Ведь при изменении нагрузки двигателя уровень масла в картере может изменяться, поэтому измерять нужно суммарный вес обоих бачков – именно усредненная компьютером убыль общей массы и характеризует «масляный аппетит» подопытного агрегата.

Датчик весов

Колпак-успокоитель

Насос

Схема установки для измерения расхода масла.

ВИЛЬНУТЬ И КИВНУТЬ

На прошедшей в Париже выставке «Райд энд драйв», что можно перевести как «Езда и вождение», фирма «Делфай» (Delphi) демонстрировала серию новинок. Причем они не покоились на стендах в виде некоего перспективного задела, а работали во вполне земном «Ягуаре-S».

Начнем с активного рулевого управления, расположившегося в... заднем мосту. Система ARS (Active Rear Steering) добавила в него зубчатую рейку и электромотор. В отличие от показанного ранее «Квадрастира» (ЗР, 2000, № 6), ARS способна поворачивать колеса лишь на небольшой угол. Какой конкретно – определяется программой, а ее пишут по-разному для каждой модели автомобиля. Алгоритм предусматривает, что при парковке задние колеса будут поворачиваться в противофазе с передними, уменьшая радиус поворота. А вот на трассе работа дополнительного «руля» пойдет в такт с основным. Тем самым уменьшится угловое ускорение, отрицательно влияющее на устойчивость автомобиля. Машина будет совершать маневр, смещаясь на соседнюю полосу примерно параллельно самой себе. Как утверждает президент отделения «Делфай Стиринг» Роберт Ременар, «понятия недостаточной и избыточной поворачиваемости почти уйдут в прошлое».

Задний рулевой механизм слушается не только главного «штурвала», но интегрирован в единую сеть с системами стабилизации. Как только те заметят начало заноса, ARS пробует сначала поправить дело без подтормаживания колес.

Обратимся, однако, к привычной баранке, тоже претерпевшей серьезные изменения. Речь идет о дальнейшем улучшении пассивной безопасности с помощью... активной рулевой колонки. Она снабжена специальным пиротехническим устройством, которое при столкновении изменяет в зависимости от массы водителя угол наклона руля и натяжение в энергопоглощающем устройстве, чтобы подушка безопасности наилучшим образом выполнила свою спасительную задачу.



Задний мост стараниями «Делфай» становится «разводным».



Активная рулевая колонка содержит пиропатрон (фиолетовая деталь), мгновенно изменяющий ее угол наклона при столкновении.

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ... КОЛЕСА

Пожалуй, ни одно изобретение человечества не стало таким могучим двигателем прогресса, как колесо. Правда, имя того гения, кто первым додумался катить, а не тащить, скрыто от нас во тьме веков, но колеса изобретают до сих пор.

...Имя этого пожилого уже энтузиаста из Москвы – Лев Малкин, а придумал он гибкое стальное колесо, которому... не нужны шины. Потому что оно само может амортизировать удары от неровностей, более того – в определенной степени огибать их, уменьшая тем самым удельное давление на грунт до десятых долей кгс/см^2. На конструкцию получены патенты, изготовлены опытные образцы, но дальше дело не идет по обычной, увы, для России причине. Те, кто мог бы заинтересоваться новинкой, не имеют средств, а те, кто имеют, не интересуются.

Впрочем, давайте лучше посмотрим на гибкое торсионное колесо Малкина. Хотя бы на примере масштабной модели, побывавшей на редакционном столе. В нем есть что-то общее с конструкциями Шухова – ажурность и простота. Как сделано? Берем отрезок стальной трубы и делаем прорези под углом к образующей. Одна – с одного конца, следующая с другого и так далее. В итоге получившиеся «зубья» прямоугольного сечения начинают работать под нагрузкой как торсионы – на скручивание. Вот и разгадка гибкости и упругости, настроить которые можно выбором угла и шага прорезей. Остается смонтировать стальную «шину» на спицы – их конструкция также запатентована, – и можно штурмовать бездорожье.

На шоссе колесо Малкина с его нынешними скоростями вряд ли сможет конкурировать с привычными пневматиками, а вот для «направлений», возможно, самое то. Давление на грунт низкое, проколов (и пуль, между прочим!) не боится в принципе... Беговую поверхность для улучшения сцепных свойств нетрудно покрыть слоем эластичного материала. Ну как, попробуем?



Колесико впечатляет изяществом и ажурностью.



Под нагрузкой оно пружинит и принимает нужную форму, обеспечивая большое пятно контакта.



ИНЪЕКЦИЯ ОТ СТАРОСТИ

АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ, МАКСИМ САЧКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Первой, лет 10 назад, была экспортная «Самара», потом «десятое» семейство, потом «Нива»... Вот, наконец, современными двигателями, выполняющими нормы Евро II, оснащают и «классику». У модернизированного мотора ВАЗ-2104 – распределенный впрыск, система улавливания паров бензина и нейтрализатор.

Наряду с ними пока еще выпускают и карбюраторные «жигули». Рынок – и новых машин, и вторичный – еще не один год будет упорно предлагать автомобили с разными системами топливоподачи. А покупатели, следовательно, задаваться вопросом – что взять?

ДВАЖДЫ СЕМЬ

Сегодня впрысковые моторы объемом 1,5 л устанавливают на «семерки» (модель ВАЗ-2107-20). Альтернативный вариант – ВАЗ-21074 с карбюраторным двигателем 1,6 – примерно на 5 тыс. рублей дешевле. Согласитесь, при нынешних ценах – за «семьдесят четвертую» просят почти 140 тыс. – разница между карбюраторными и впрысковыми модификациями небольшая. И все же – стоит ли переплачивать?

Первое, что сделает покупатель – сравнит мощности моторов. Меньший по объему и «задушенный экологией» двигатель ВАЗ-2104 по заводским данным слабее, да и заявленный разгон до 100 км/ч у впрысковой машины на секунду хуже. Вроде бы аргументы отнюдь не в пользу впрыска. Однако наши замеры показали обратное – ВАЗ-2107-20 почти по всем динамическим показателям опередил оппонента (см. табл.), показав и лучший разгон, и бóльшую «максималку».

Понятие «обкатка» справедливо для всех новых автомобилей, но считается хорошим тоном, когда машина уже с первых километров выдает близкие к заявленным характеристики. Увы, это правило не распространяется на наши модели – «жигули», «волги», ИЖи полностью «раскатываются» через





За 35 лет под капотом карбюраторных «жигулей» немногое изменилось.



Подкапотное пространство «классики» с впрысковым мотором.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	ВАЗ-2107-20	ВАЗ-21074
Динамические качества		
Разгон, с:		
0–40 км/ч	3,2	3,5
0–60 км/ч	6,5	6,7
0–80 км/ч	11,1	11,4
0–100 км/ч	17,1	18,1
0–120 км/ч	29	31,6
0–400 м	20,4	19,9
0–1000 м	38,3	38,5
Макс. скорость, км/ч	144	139
Погрешность спидометра, %	7	5
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	15,9	18
80–120 км/ч (V)	35,6	40,3
Выбег, м:		
120–50 км/ч	994	950
50–0 км/ч	540	450
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	60,8	62,2
замедление, м/с²	6,35	6,2

5 – 10 тыс. км. Две «семерки», попавшие к нам на тест, лишнее тому подтверждение. Например, ВАЗ-21074 по «максималке» недобрал 11 км/ч. Машины весьма «тугие», плохо катятся, что подтверждают измерения выбегов.

ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ

Впрыск сгладил характер «Жигулей». С таким мотором меньше шансов заглохнуть – автомобиль увереннее едет с низких оборотов. На ВАЗ-2107-20 проще сдать экзамен на «права», да и в дальнейшем неопытному водителю реже придется выслушивать обидные реплики и гудки при долгом старте со светофора.

Пересаживаемся на карбюраторный автомобиль – вот и небольшой провал при троганье. С ним можно бороться, играя сцеплением и газом, но, честно признаться, делаешь это без особого энтузиазма. Возможно, поколдовав над карбюратором, удастся добиться лучшей плавности хода. Вопрос – надолго ли? Кроме того, изрядно поездившие машины мучает еще одна болезнь – люфты в приводе дроссельной заслонки. Выбирая их, водителю приходится ювелирно работать газом. Владельцы же впрысковых «жигулей» с этой проблемой не столкнутся – хитрые сочленения здесь заменил трос.

Для пуска двигателя владельцу ВАЗ-2107-20 достаточно лишь повернуть ключ. Не надо играть ручкой управления воздушной заслонкой – электронная система управления сама выставит и будет удерживать минимальные устойчивые обороты. Почти сразу можно ехать, не опасаясь свойственных карбюратору провалов и рывков.



Набор инструмента становится все беднее. Прилагаются только баллонный ключ и домкрат.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ВАЗ-2107-20	ВАЗ-21074
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4145	
ширина	1620	
высота	1435	
Снаряженная масса, кг	1060	
Полная масса, кг	1460	
Макс. скорость, км/ч	150	
Время разгона 0–100 км/ч, с	17	16
Расход топлива, л/100 км:	8,8*	
при 90 км/ч		6,8
при 120 км/ч		9,2
городской цикл		9,6
Двигатель	**бензиновый**	
Рабочий объем, см³	1452	1568
Мощность кВт/л.с.	51,3/70	54,2/74
при об/мин	5000	5600
Крутящий момент, Н·м	н. д.	116
при об/мин	н. д.	3400
Система питания	распред. впрыск	карбюратор

**В смешанном цикле по директивам EU 99/100.*

НАША СПРАВКА

Самый дорогой тольяттинский седан классической компоновки ВАЗ-2107 с полуторалитровым двигателем увидел свет в 1982 году. На «семерки» устанавливали также моторы объемом 1,3 л (модель 21072) и 1,6 л (21074). Позже для экспорта в Европу небольшими сериями выпускали автомобили ВАЗ-21073, под капотами которых стояли 1,7-литровые двигатели с моновпрыском. Для стран с левосторонним движением предназначалась модель ВАЗ-21076 с «правым» рулем. Сегодня на рынке представлены две модификации «семерки» – с 1,5-литровым впрысковым мотором и 1,6-литровым карбюраторным, которые мы и взяли на тест.

Впрыск устранил еще одну проблему «Жигулей». Частая причина неустойчивого пуска и плохой динамики – неправильный зазор в контактах прерывателя. Бывалым достаточно 10–15 минут, чтобы устранить неполадку, а новичкам... придется искать бывалых. Микропроцессорная система зажигания, работающая в паре с впрыском, не требует обслуживания – только свечи и провода не забывайте вовремя менять. Кроме того, не надо постоянно крутить регулировочные винты карбюратора ради экологии и экономии топлива. Все-таки великая вещь – электроника.

Раз уж мы заговорили об обслуживании, стоит упомянуть и периодичность замены фильтров. По сравнению с карбюраторной модификацией менять их на впрысковом моторе приходится в три раза реже, хотя и стоят они почти во столько же дороже. Правда, большинство дилеров оценивают обслуживание карбюраторного и впрыскового двигателей одинаково. Кстати, фильтр тонкой очистки топлива расположен под капотом, а не под днищем – менять его удобнее, чем на переднеприводных моделях ВАЗ с буквой «I» на корме.

Один из весомых аргументов против впрыска – неисправность в системе управления двигателем. Вряд ли ее удастся выловить без диагностического прибора и опытного мастера. Правда, даже в небольших городах ремонтники уже не боятся хитрой электроники – благо «самары» и «десятки» с впрыском идут с конвейера уже не один год. Кроме того, по неофициальной статистике проблемы с карбюраторами и контактным зажиганием мучают владельцев чаще, чем датчики и исполнительные механизмы электронных систем.

ЛОЖКА ДЕГТЯ

...точнее, половник. Удивительно, что на впрысковом двигателе, удовлетворяющем Евро II, не предусмотрено обратной связи по детонации – на блоке цилиндров, который достался обновленному агрегату по наследству, нет прилива под соответствующий датчик.

Унификация приносит не только пользу. Еще одно подтверждение – на впрысковом двигателе более мощный генератор приводит обычный клиновой ремень. Нагрузка на него выросла, соответственно подтягивать придется чаще, чем на карбюраторной машине, как, впрочем, и менять. Примечательно, что на «самарах» с впрыском устанавливают-таки поликлиновой ремень. Чем не пример для подражания?!

Радиатор и расширительный бачок на ВАЗ-2107-20 остались на прежних местах. Но соединительный шланг пришлось прокладывать иначе – на его пути встал воздушный фильтр. Небольшое изменение не прошло даром – на нашей машине шланг оказался пережат. Боимся, такую же заводскую оплошность увидят и владельцы других ВАЗ-2107-20.

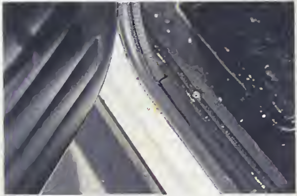
Все это конструктивные недоработки, которые при желании недолго и недорого исправить. К сожалению, на



На первых машинах провода и предохранители больше вылезали из-под панели (ЗР, 2004, № 4). Хочется, чтобы когда-нибудь их убрали под крышку.



Лампочку «Check engine» найти непросто. Причем горит она тревожным красным светом, а не предупреждающим оранжевым, как указано в сервисной книжке.



Это не пятна антикора, а ржавчина. Защитное лакокрасочное покрытие (если его можно таковым считать) легко соскребается ногтем.



Одно из достоинств «Жигулей» – большой дорожный просвет.



У впрысковых модификаций клиренс меньше – с полной нагрузкой от земли до нейтрализатора всего 90 мм.

этом претензии не заканчиваются. Извечная беда российских машин – невысокое качество. На впрысковой уже с первых километров уныло поет задний мост, а при переключении передач в трансмиссии раздаются пугающие стуки. Сразу, как выехали за ворота, загорелась лампочка «Check engine» – отказал датчик массового расхода воздуха. Пришлось возвращаться к дилеру, чтобы устранить неисправность.

В рулевых механизмах обеих машин – ощутимый люфт. Тормоза работают нестабильно – похоже, в системе гуляет воздух. Стендовые замеры на барабанах подтвердили опасения: впрысковая «семерка» только со второго раза показала приличные результаты, а у карбюраторной задние колеса блокировались раньше передних, грозя заносом при резком торможении. Впрочем, мы привыкли, что у новых отечественных автомобилей уже на первых километрах частенько возникают неисправности. Утешает, что большинство заводских дефектов устранит по гарантии дилер.

Если не брать в расчет качество, а оценивать достоинства и недостатки конструкций, то преимуществ у впрыскового ВАЗ-2107-20 больше и платить за них стоит. Новый двигатель сделал «классику» дружелюбнее не только к окружающей среде, но и к водителю.

Кстати, у карбюраторной машины под конец отвалилась площадка педали газа. И как это расценивать – простое совпадение или еще один аргумент в пользу впрыска? □

Автомобили предоставлены фирмой "ЛАДА" НА ВАРШАВКЕ", тел. 542-43-43.

РЕЗЮМЕ

ВАЗ-21074 держится на конвейере уже более 20 лет, и вряд ли такое долголетие объясняется достоинствами конструкции. Не пора ли на пенсию?!

+ Низкая цена, досконально изученная конструкция.

– Требует частых регулировок карбюратора и зажигания, низкое качество комплектующих и сборки.

ВАЗ-2107-20 – новый двигатель дает «жигулям» вторую жизнь. Хорошо бы не настолько долгую, как у карбюраторных машин.

+ Удобство управления, не требуется прогрев, соответствие нормам Евро II.

– Дорогие запчасти и обслуживание, низкое качество комплектующих и сборки.



ИДЕМ НА РЕКОРДЫ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

НАШИ МАРКИ

Первое полугодие 2004-го для отечественных производителей стало не просто удачным – рекордным. Продажи российских автомобилей в течение всех шести месяцев росли, как заговоренные. Вслед за ними даже не поспевали объемы производства. В итоге в начале июля все автозаводы отрапортовали о перевыполнении своих даже самых смелых планов. Мало того: практически все, что выпустили, тут же и продали!

Обратимся к цифрам. В целом объем производства легковых автомобилей в России в I полугодии увеличился на 16,4% в сравнении с аналогичным периодом 2003 года и составил 536 тыс. штук. Так, наш лидер АвтоВАЗ на 9% увеличил выпуск автомобилей (здесь и далее – в сравнении с аналогичным периодом прошлого года) – до 349 176 шт. При этом автомобилей «десятого» семейства выпущено 114 315 шт. (рост на 15,5%). Не подкачала и любимая «дочка» – на СП «Джи-Эм-АвтоВАЗ» за полгода собрали 24 тыс. вседорожников «Шевроле-Нива» (в сравнимый период – 5,5 тыс.). А на «Иж-Авто» в первом полугодии увеличили выпуск продукции на 19,5% – до 53 679 шт.

ГАЗ в январе-июне 2004 года произвел 34 556 легковых машин (рост на 43,6%), а КамАЗ отгрузил потребителям 20 040 легковушек (рост реализации – 6,6%). Руководители завода расценивают показатели первого полугодия текущего года как «своего рода рекорд за последние несколько лет».

Так что есть чему порадоваться!

ИНОМАРКИ

Первое полугодие не принесло неожиданностей для иностранных производителей: в десятке лидеров по-прежнему в основном азиатские компании, а также две американские и одна европейская, наладившие сборку в России. На первом месте, как и раньше, «Дженерал моторс» – стилизованный крест «Шевроле» по-прежнему самый модный в России. Не считая 336 вседорожников «Трейл Блейзер» и еще 230 других «американцев», наши сограждане выбрали 24 тысячи совместных «шевроле-нива». На втором месте, как и до этого, японская «Тойота» – по сравнению с прошлым годом она прибавила аж 120%! А вот на треть-

РЕЙТИНГ ПРОДАЖ ЗАРУБЕЖНЫХ МАРОК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ (I полугодие 2004 г.)

Место	Марка	I полугодие 2004 г.	I полугодие 2003 г.	Изменения, % к 2003 г.
1	Chevrolet	24 670	5275	367,68
2	Toyota	19 404	8812	120,20
3	Hyundai	18 217	5708	219,15
4	Ford	16 574	7 375	124,73
5	Daewoo	15 953	10 024	59,15
6	Mitsubishi	12 208	7082	72,38
7	Nissan	10 319	4233	143,78
8	KIA	9 895	5394	83,44
9	Renault	7311	5290	38,20
10	Opel	5228	2793	87,18
11	Peugeot	4223	3905	8,14
12	VW	3464	2999	15,51
13	Honda	2954	1342	120,12
14	Suzuki	2843	1957	45,27
15	Mazda	2591	720	259,86
16	Volvo	2427	2228	8,93
17	BMW	2330	1644	41,73
18	Skoda	2301	3750	-38,64
19	Citroen	2044	1327	54,03
20	Mercedes	1935	1360	42,28
21	Audi	1718	1351	27,17
22	Lexus	1633	370	341,35
23	Subaru	1568	418	275,12
24	Land Rover	1103	600	83,83
25	Rover	301	н. д.	–
26	Jeep	250	151	65,56
27	Chrysler	235	180	30,56
28	SAAB	232	132	75,76
29	Porsche	122	н. д.	–
30	Cadillac	112	5	2140,0
31	SsangYong	106	70	51,43
32	Alfa Romeo	98	79	24,05
33	Mini	91	72	26,39
34	Bentley	60	35	71,43
35	Jaguar	60	86	-30,23
36	FIAT	59	58	1,72
37	SEAT	47	64	-26,56
38	Hammer	40	–	–
39	MG	21	н. д.	–
40	Maybach	9	1	800,00
41	Lotus	5	–	–
42	Lancia	4	н. д.	–
Всего продано легковых автомобилей		174 765	86 890	87 875



Самые популярные иномарки в России (по числу продаж за I полугодие).

ем месте новичок – «Хёндэ». Корейская фирма удивила невиданными темпами роста – 219%! Кстати, если сложить вместе продажи «Хёндэ» и аффилированной с ней КИА (она у нас на почетном восьмом месте), то получается абсолютный рекорд полугодия – 28 112 автомобилей!

Второй в десятке лидеров по динамике оказался японский «Ниссан», вообще-то занявший седьмое место: плюс 144% по сравнению с прошлым годом. Кстати, среди самых продаваемых у нас автомобилей – модель гольф-класса «Алмера» на высоком одиннадцатом месте. Она тоже демонстрирует небывалые темпы роста: плюс 264% (для сравнения – продажи самой популярной среди «тойот» – «Короллы» сократились на 7%).

С возвращением «Ниссана» в долларовую зону конкуренция во всех классах среди азиатских производителей еще более обострилась. Но абсолютным чемпионом по динамике стал «Лексус»: рост продаж – целых 341%! На фоне японской марки класса «премиум» достижения европейских брэндов этого сегмента выглядят куда скромнее: 42% у БМВ и «Мерседеса», 27% у «Ауди». Вообще крепкий евро сыграл злую шутку со всеми производителями из Старого Света: в первой десятке компаний – лидеров продаж остались лишь те, что наладили сборку в России («Форд», «Рено») и американо-германский «Опель», продающий свои машины только за доллары. Еще более показательна продажа самых популярных моделей: четыре из них собирают в России, две – в Узбекистане, две – «чистые» «кореянки» и две – «японки». Модели же европейского производства встречаются лишь в конце второго десятка…

Но как бы то ни было, иностранцы могут потирать руки: российский автомобильный рынок для них растет уже который сезон, к тому же невиданными темпами, с прибавкой в год по 30–50%. В этом полугодии было продано свыше 170 тыс. новеньких иномарок (рост чуть меньше 50%), и по всем прогнозам за год их будет реализовано не меньше 300 тыс. (даже с учетом традиционного осеннего спада).

Мы не раз говорили, что самые хорошие перспективы у компаний, организовавших производство в России. Пока таких пять. Недавно о принципиальном решении строить завод в подмосковном Ступине вроде бы объявил немецкий «Фольксваген», правда, с оговорками: сроки начала строительства поставлены в прямую зависимость от нашего вступления в ВТО, да еще не очень понятно, что собираются здесь выпускать. О том, что в Иране концерн намерен делать четырехдверный «Гол» с 1,8-литровым двигателем уже объявлено. Мы же пока в кандидатах…

Руководители японской «Тойоты» в свое время заявляли, что объявят о сроках строительства сборочного завода в России, когда на нашем рынке в год будут продавать свыше 30 тыс. автомобилей. Что же, за полгода продано больше 21 тыс. машин (вместе с «Лексусом»), так что можно считать: за год названная цифра будет превзойдена. Вроде бы откладывать дальше некуда – глядишь, конкуренты из других стран, прежде всего Кореи, опередят… □

ВОСТОЧНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ: ВЗГЛЯД ИЗ ЛОНДОНА

В автомобильном мире сейчас дискутируются две темы – неслыханный рост китайского автопрома и выход в свет малобюджетного автомобиля «Рено-Логан» для развивающихся стран. Суть их для читателей «За рулем» комментирует председатель жюри европейского конкурса «Автомобиль года» английский журналист РЭЙ ХАТТОН.



КИТАЙСКИЙ БУМ

Третья фаза нашествия на мировые авторынки Востока, похоже, началась. В будущем году компания «Хонда» станет продавать в Европе автомобили, произведенные в Китае. Как и большинство крупных автомобильных фирм, она обосновалась здесь, создав совместное предприятие, и уже 20 лет производит мотоциклы для продажи в 32 странах мира, включая саму Японию.

«Скоро «Хонда» будет выпускать в Китае по 360 тысяч автомобилей в год, – говорит Ацуоши Хёго, управляющий директор компании «Хонда», отвечающий за Китай. – Следующая ступень – экспорт».

При таком раскладе «Хонда» получает преимущества в налогообложении и, несомненно, поднимается в глазах государства, которое объявило одной из своих долгосрочных целей превращение Китая в экспортера автомобилей. По прогнозам, внутренний автомобильный рынок в Китае к 2007 году достигнет 7 миллионов и станет вторым после Соединенных Штатов Америки.

Китайские совместные предприятия под одной крышей примиряют конкурентов. Корпорация «Донфенг» производит «ситроены», «пежо», «ниссаны», «хёндэ», КИА и «хонды», а «Первый автозавод» делает «ауди», «фольксвагены», «мазды» и «тойоты». Корпорация «Шанхай аутомотив индастриз» связана одновременно с «Дженерал моторс» и «Фольксвагеном».

Настоящий бич для автопроизводителей – китайские подделки. В стране, где точные копии дорогих марок часов продают на рынках в трех ценовых градациях, подделок под известных автопроизводителей не избежать. Здесь, например, много неофициально сделанных «джипов», а «Дженерал моторс» оспаривает сейчас странную схожесть «Чери QQ» (Chery QQ) и собственного «Дэу-Матиз», продаваемого в Китае под именем «Шевроле-Спарк» (Chevrolet Spark). И это еще не все. SR-V от компании «Шуанг-Хуан» угрожающе похож на «Хонду CR-V 4x4», причем продается по цене вдвое ниже – за 10 500 евро. «Хонда» отмечает, что в SR-V нет последних технологий, нет средств обеспечения безопасности, и принимает меры против копирующей компании. Кроме того, она пытается предотвратить производство китайских мотоциклов некоей независимой компанией «Хонгда» (Hongda).



В Китае автомобиль уже теснит велосипеды.

ЕВРОПЕЙСКИЙ ВОСТОК

В поисках возможностей для изготовления дешевых автомобилей компания «Рено» избрала другое восточное направление, не китайское. В 1999 году она получила контроль над румынским государственным автозаводом «Дачия», выпускавшим устаревший «Рено-12» семидесятых годов. На его базе президент «Рено» Луи Швейцер и решил организовать производство автомобилей для наименее обеспеченных рынков. К ним относится не только Румыния, но и другие страны Восточной Европы, а еще Среднего Востока, Северной Африки, Южной Америки и даже Китай.

Новая «Дачия», объявил Луи Швейцер, должна быть современной, надежной и недорогой, начальной стоимостью ниже пяти тысяч евро. Так появился «Логан» – первая машина, полностью соответствующая всем стандартам Европейского союза, цена которой вместе с налогами – пять тысяч евро. Любопытно, что автомобиль построен не просто на базе какой-нибудь устаревшей модели, а на новейшей платформе класса В, которую «Рено» еще не использовала.

Конкуренты компании скептически отнеслись к этой идее. Это невозможно, говорили они, другие машины, такие как «ФИАТ-Палио» (FIAT Palio), сделанные на основе старых технологий, стоят гораздо дороже.

«Рено» создала супердешевую машину благодаря ряду факторов, один из которых – относительно низкая зарплата в Румынии. И все же, любой автопроизводитель скажет, что оплата рабочей силы – это всего около десяти процентов от общей стоимости автомобиля. У «Логана» простой дизайн, использующий компоненты, большинство из которых созданы «Дачией». В конечном счете, «Рено» планирует производить до 700 тысяч автомобилей в год в нескольких странах, включая 60 тысяч в России.

То, что «Логан» построен на самой последней платформе – это прекрасно, но было бы любопытно узнать, насколько правильно «Рено» оценивает рынки. Может, «Логан» по платформе современный автомобиль, но он далек от совершенства как снаружи, так и внутри. Быстро растущий автомобильный рынок Китая показывает, что новых покупателей привлекают новейшие автомобили с Запада и из Японии. Если они и покупают старые машины, то только потому, что те дешевле. Конечно, «Логан» не будет дорогим, но эта новая машина выглядит устаревшей.

ПОСЛЕСЛОВИЕ ЗР

Какая из восточных тенденций станет доминирующей в мировом автопроме, покажет время. Но вот в России на повестке дня производство из румынских деталей «Рено-Логан» более дорогих и, надеемся, более совершенных версий. Ценой эдак под 7000 евро. Ждать осталось недолго. □



БЕРЕМ И НОВЫЕ, И НЕНОВЫЕ

АНДРЕЙ БОЙКО, ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

КРУГЛЫЕ СУММЫ

То, чего современная автомобильная Россия еще не знала – случилось. По нашим данным, средневзвешенная розничная цена моделей «десятого» семейства «Лады» за неполных семь месяцев 2004 года выросла на 1000 долларов! В начале августа средняя цена «десяток» в целом по России достигла 233 тыс. руб., тогда как в январе-феврале составляла 203,1 тысячи рублей (напомним, в июне 2001 года – всего 150 тысяч). К тому же сроку долларовый эквивалент стоимости «десятки» достиг круглой цифры – 8000 долл. В ближайшие месяцы аналитики прогнозируют дальнейший рост цен на вазовские автомобили. Радоваться нечему, но в последние три года кое-кто из маркетологов настойчиво говорил о «потолке цен» для отечественных автомобилей, называя при этом цифры в диапазоне 6–7,5 тыс. долл. и предсказывая грядущий «кризис перепроизводства».

Два года назад самые мрачные предсказания на сей счет сбылись, но что за этим последовало? Сейчас продажи вазовских «десяток» достаточно успешно идут и на уровне восьми тысяч. Более того, весь модельный ряд ВАЗа пользуется устойчивым спросом. В конце июня – начале июля объем продаж новых «лад» в Москве вообще вырос на треть! Скорее всего, это связано с кризисом в банковской сфере: многие вчерашние вкладчики бросились скупать автомобили – хранить деньги в такой форме им показалось надежнее, чем в банке…

Итак, констатируем: средневзвешенная розничная цена на весь модельный ряд АвтоВАЗа с начала года выросла на 13%. При этом рост цен на «классику» составил 17,9% (средняя цена – 135 тыс. руб.), на «десятое» семейство – 13%, а вот на семейства «Самара» и «Самара-2» – «всего» 9% (195 тыс. руб.). Это при том, что с 1 июля АвтоВАЗ уже в пятый раз в этом году повысил отпускные цены на свою продукцию. В среднем машины подорожали на 2,3–2,5%.

«Рост цен автомобилей ВАЗ остановится, а может, даже произойдет их откат», – считает начальник управления по маркетингу АвтоВАЗа Александр Бредихин. Обычно в июле-августе так действительно бывает, но как сложится в этом году, предсказать трудно. Аналитики уже предлагают свое виденье: поскольку спрос на некоторые модели (например, старую «Ниву», «девяносто девятую», универсал ВАЗ-2111 и др.) сохраняется на высоком уровне, рост цен на них может продолжаться до поздней осени.

Кстати, единственная иностранная компания, которая тоже объявила летом о повышении цен на российском рынке – это японская «Ниссан». Стоимость компактной модели «Микра» выросла на 2%, а модели гольф-класса «Алмера» – на 1%, но на фоне ажиотажного спроса это не так уж и много.

ЗА УГЛОМ

Новая вазовская «десятка» стоит, как мы сказали, примерно 8 тыс. долл. Приличную подержанную иномарку из Европы за такие деньги не купишь, а вот присмотреть пяти-семилетнего праворульного «японца» со смешным пробегом и полным набором «наворотов» – это пожалуйста. Мы недавно побывали на знаменитом авторынке «Зеленый угол» во Владивостоке и были просто поражены выбором предлагаемых моделей. Чтобы даже бегло осмотреть все представленное там, не хватит, наверное, и дня. А найти на «Зеленке» можно все что угодно. «После запретительных пошлин на машины старше семи лет рынок кардинально изменился, – поведал нам один из продавцов. – Цены за последние полтора года выросли процентов на 15–20%, и покупатель теперь меньше обращает внимание на всякие там «навороты»,

а выбирает просто достойный автомобиль по умеренной цене».

По наблюдениям продавцов, посетители рынка ныне подбирают автомобиль долго и тщательно, ищут любой повод, чтобы сбить цену. Многие ходят сюда несколько дней (а то и недель), ожидая, когда торговцы начнут «играть на понижение». Ведь за каждое место они «отстегивают» владельцам земли в среднем 100 арендных долларов в месяц!

«Тойоты» сейчас очень дороги, поэтому хитом продаж стал «Ниссан-Пульсар» (нам он знаком как «Алмера»). Автомобиль 1997 года выпуска с мотором 1,5 л можно найти за 4,7–5 тыс. долл. «Тойота-Спринтер» 1999 года с таким же двигателем обойдется уже в 6,5 тыс. долл., а «Субару-Импреза» – 6,1 тыс. долл. Согласитесь, за довольно свежую машину с раллийными корнями не так уж и много; европейский аналог обойдется куда дороже.

Продавцы с «Зеленки» уверяют, что сезонных скачков цен на их рынке, как правило, не бывает. На стоимость машин влияют только изменения в российских таможенных правилах и цена в Японии. Самих же японцев наши проблемы не очень-то занимают. «Лет пять–семь назад мы диктовали условия, теперь мировая конъюнктура изменилась, и на долю России приходится не более 30% японского вторичного рынка, – считает Николай (он специализируется на микроавтобусах «Тойота»). – Хорошие, свежие машины на аукционах скупают австралийцы и англичане, дешевые выгребают братья-казахи (ведь у них пошлины копеечные), а нам – то, что остается».

Но и «то, что остается» для многих «средних» россиян – заветная мечта, а на пути к ней стоит неподъемная цена перевозки по железной дороге на Большую землю. За последние четыре года она выросла в четыре раза! Чтобы как-то обойтись без таких услуг и окупить поездку к берегам Тихого океана, россияне придумали свой вариант – «слоеный пирог». В кузов большого праворульного грузовика, скажем, 5-тонного самосвала «Исудзу» с дизелем 7,1 л, 1994 года (такой обойдется в десять тысяч долл.), ставят грузовичок «Тойота-Дино» (1996 год, дизель 2,8 л, 5,5 тыс. долл.), а сверху – еще и «Тойоту-Витц» (2000 г., 1,3 л, 6,5 тыс. долл.). И вот такое «российское счастье» отправляется тихим ходом куда-нибудь в Екатеринбург, чтобы дать заработать владельцу «пирамиды». Где еще такое придумают? □

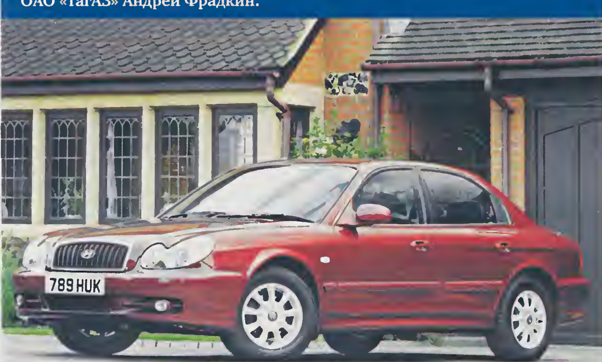
ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ НА РЫНКЕ «ЗЕЛЕНЫЙ УГОЛ»

Марка	Год выпуска	Двигатель, л	Цена, долл.
Легковые			
«Тойота»:			
«Селика»	1997	2,0	7800
«Виста»	1999	1,8	9700
«Марк II»	2000	2,5	18 000
«Чайзер»	1999	1,8	8000
«Прадо»	2000	дизель 3,0	22 000
«Ленд Крузер 100»	1999	дизель 4,2	38 000
«Клюгер»	2001	2,4	21 000
«БиБи»	2000	1,3	8500
RAV 4	1997	2,0	10 700
«Гранд Хай Эйс»	2000	дизель 3,0	27 500
«Эстима Люсида»	1997	2,0	9300
«Ноа»	1999	2,0	10 500
«Хонда-Аккорд»	1997	2,3	9400
«Хонда-CRV»	1999	2,0	13 200
«Субару-Импреза»	1999	1,5	6100
«Субару-Импреза WRX»	2000	2,0	18 800
«Ниссан-Пульсар»	1997	1,5	5000
«Мицубиси-Легнум»	1997	1,8	6500
Грузовики			
«Исудзу» (с краном)	1994 (5–6 т)	дизель 7,1 л	12 800
«Хино» (с краном)	1994 (5–6 т)	дизель 7,4 л	13 500
«Тойота-Тойо Эйс»	1995 (1,5 т)	дизель 2,8 л	4600


«Зеленый угол»: все на продажу!

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«ХЁНДЭ-СОНАТА» класса D представляет коммерческий директор ОАО «ТагАЗ» Андрей Фрадкин.



Сборка «Сонаты» на заводе в Таганроге началась только весной, но автомобиль сразу обрел популярность: ежемесячно продается свыше 500 машин, срок ожидания заказа – от 15 до 30 дней. Самой востребованной, неожиданно даже для нас, оказалась «вторая комплектация» – двигатель 2 л, механическая коробка, салон, отделанный кожей, кондиционер, ABS, гидроусилитель руля, полный электропакет. Цена – 18 490 долл. На втором месте – комплектация «люкс» за 23 990 долл. (то же, но двигатель 2,7 л, автоматическая коробка и климат-контроль).

Корпоративные клиенты выбирают в основном базовую, первую комплектацию за 16 990 долл. (двигатель 2 л, механическая коробка, кондиционер, ABS, электропакет). Самые востребованные цвета – серебристый и черный. В последнее время большим спросом пользуется и золотистый металлик.

«ЧЕТЫРЕСТА СЕДЬМОЙ» – В РОССИИ

Начались продажи «Пежо-407». В Россию его будут поставлять с бензиновыми моторами от 1,8 л (117 л. с.) до 3,0 л (V6, 211 л. с.), с механическими и автоматическими коробками передач. В базовой комплектации с двигателем 1,8 л цена автомобиля от 23 900 долларов. В этом году планируется продать 2300 машин, а в будущем – до 5000. В ознаменование начала продаж нового «Пежо» он был представлен во Всероссийском выставочном центре.

«У нас есть все основания полагать, что автомобиль ожидает успех на российском рынке. Об этом говорят многочисленные обращения клиентов в салоны московских дилеров еще до официального начала продаж в России», – сказал Стефан Ле Гевель, директор филиала Peugeot в России.



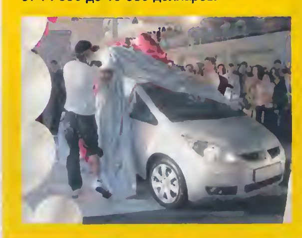
ТЕСТ-ДРАЙВ НА ЛЕТНОМ ПОЛЕ



Компания «Хёндэ» очередной публичный тест-драйв устроила на летном поле Тушинского аэродрома в Москве. Для этой акции столичные дилерские центры «Автомир», «Блок-Моторс», «Волна», «Леон-ателье», «Рольф-Восток» и «Рольф-Юг» предоставили 10 автомобилей «Гетц», «Элантра», «Мейтрикс», «Санта Фе» и «Терракан». В течение трех дней пробные поездки совершили около 1000 человек.

ОТКРЫТ ПРИЕМ ЗАКАЗОВ

Еще один салон компании "Рольф-Центр" приступил к работе в Москве. По случаю его открытия компания «Мицубиси моторс» провела презентацию двух новых моделей: «Мицубиси-Грандис» (его продажи по цене от $30 790 начались в мае этого года) и «Мицубиси-Кольт". Последняя поступит в продажу осенью, но заказы принимают уже сейчас. Стоимость – от 14 690 до 19 050 долларов.



«АУДИ-А4»: ВЫГОДНАЯ ЦЕНА

Отныне почитатели «Ауди-А4» – одного из наиболее популярных в сегменте «Премиум» среднего класса – могут купить автомобиль по цене от $27 400. Это сегодня самое выгодное предложение на рынке. Льготные цены распространяются на большинство ходовых модификаций и на некоторые топовые версии. Так, «Ауди-А4» с двигателем 1,6 л и пятиступенчатой механической коробкой обойдется в 27 400 долл., а «Ауди-А4» с двигателем 2,4 л и «автоматом» multitronic® в расширенной базовой комплектации – в 43 900 долл.

«Новое предложение по «Ауди-А4» – шаг навстречу нашим покупателям. Мы стараемся рекомендовать им выгодные формы сотрудничества», – говорит глава «Ауди Россия» Оскар Ахмедов.

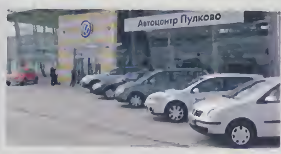
«ВОЛЬВО-S40»: КРЕДИТ + СТРАХОВКА

В компании Musa Motors, официальном дилере «Вольво», действует специальное предложение на покупку в кредит нового S40. Теперь его можно приобрести по схеме, требующей всего 14 долл. в день. При этом на полное страхование автомобиля (АВТОКАСКО) потребуется 3,3% (обычно страховка при покупке в кредит составляет не менее 8%).



УСЛУГИ ОТ «ПУЛКОВО»

В деловой зоне аэропорта «Пулково-2» открылся крупнейший на северо-западе России дилерский центр «Фольксваген» (общая площадь – более 5000 м^2!). Он построен и оснащен в полном соответствии с корпоративными стандартами концерна. Для своих клиентов автоцентр «Пулково» предлагает эксклюзивный пакет услуг и сервиса – новые кредитные и лизинговые программы, страхование и прокат автомобилей, тест-драйв и trade-in.



АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«ТОЙОТА-RAV4» класса SUV представляет президент ООО «Тойота мотор» г-н Томоаки Ниситани.



Самая популярная версия вседорожника - пятидверный универсал с четырехступенчатой автоматической коробкой. Цвет серебристый, комплектация R3. Она включает в себя легкосплавные колесные диски, шины 235/60R16, ABS и EBD, систему курсовой устойчивости автомобиля (VSC), усилитель экстренного торможения (Break Assist), противобуксовочную систему (TRC), иммобилайзер, центральный замок, рулевое колесо с кожаной отделкой и клавишами управления аудиосистемой, салон, отделанный кожей, магнитолу с CD, четырьмя динамиками, электропакет, шесть подушек безопасности, климат-контроль, подогрев передних сидений, самозатемняющееся зеркало заднего вида, противотуманные фары. Цена такого автомобиля в Москве - $35 900. Очередь на машину - от месяца до двух.

НАЛЕТАЙ, ПОДЕШЕВЕЛО!

ООО «Фольксваген Груп Рус» сообщило о решении снизить цены на автомобили «Фольксваген-LT2». Это такие популярные модели, как грузовой фургон, шасси, шасси с бортовой платформой. В решении подчеркивается важность российского рынка для концерна и потенциал данного сегмента. Новые цены установлены для всех официальных дилеров «Фольксвагена» в России.

ВНИМАНИЕ – ГАЗЫ!

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН, ДМИТРИЙ НЕКРАСОВ

Слово «колодка» на Руси во все времена имело много значений, весьма далеких по смыслу. Одному, скажем, померещится планка с наградами, другому – стрелец в красной шапке с известной картины Сурикова... Тот не может пошевелить ногами – мешает надежный «тормоз» типа «колодка». А владельцы «соболей», «газелей» и «волг» подумают при этом о чем-то о своем. Ведь где колодка, там и Владимирский тракт, идущий через Нижний Новгород...

В ПРОГРАММЕ ПРОИЗОШЛИ ИЗМЕНЕНИЯ...

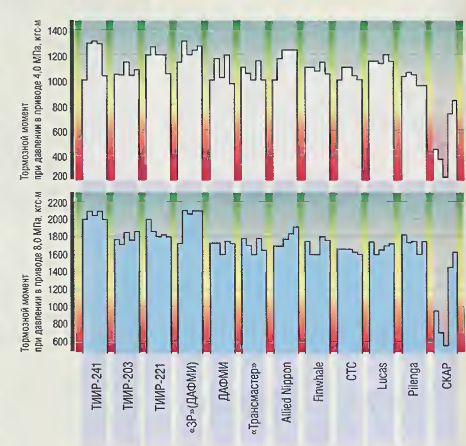
В Нижнем делают, скажем так, серьезные машины – уж если такое животное наберет скорость, то остальным лучше не изображать из себя матадоров. Чего стоит один только отряд маршруток – Хичкок отдыхает... Поэтому обеспечить эти автомобили отменными тормозами – задача, если хотите, всенародная и архиважная.

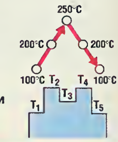
Приверженцы марки, понятное дело, не возражают, но выдвигают и собственные требования – дескать, подавайте нам не только эффективность, но и ресурс! А поскольку колодки в одиночку не изнашиваются, то и оценивать нужно состояние дуэта – фрикционной пары колодка–диск...

Что ж – изменим привычную программу испытаний в угоду эксплуатационникам. Дюжина новеньких комплектов передних тормозных колодок ждет своей очереди на стенде НАМИ.

КОЛОДКА – ЭТО...

Говорят, в тридцатые годы перед каким-то закрытым институтом поставили задачу – создать систему мгновенной остановки поездов. Трудно сказать, сколько старших и младших научных сотрудников поплатилось тогда за неумение лихо решать дебильные задачи руководства, однако же чуда не произошло – ни поезда, ни автомобили мгновенно тормозить так и





Поведение колодок при «обычном» (Р=4,0 МПа) и экстренном (Р=8,0 МПа) торможении. T_1=100°С («холодные»), T_2=200°С («горячие»), T_3=250°С («очень горячие»), T_4=200°С («остывающие»), T_5=100°С («остывшие»). Чтобы разобраться, как влияет температура колодки на ее характер, нужно воспользоваться нашей графической подсказкой справа. Для каждой колодки мы построили эдакий «небоскреб»: его левое крыло соответствует 100°С, следующее – 200°С и т. п.

Заявленный изготовитель и обозначение –
ОАО «ТИИР», Россия, шифр ТИИР-241



■ Применяемость – ГАЗ-2217 «Соболь»

■ Ориентировочная цена – 240 руб.

■ Официальный поставщик ОАО «ГАЗ» – на упаковке написано именно это – выступил отлично. Вернее, почти отлично: при проверке прочности соединения одна из колодок оторвалась как раз при 2,5 МПа – а где же технологический запас? В остальном же безасбестовые колодки почти во всех режимах были в лидерах, расплатившись за это средним износом элементов.

Заявленный изготовитель и обозначение –
ОАО «ТИИР», Россия, шифр ТИИР-203



■ Применяемость – «Газель», «Волга»

■ Ориентировочная цена – 220 руб.

■ Еще одни колодки от этих ярославских поставщиков ГАЗа представлены как универсальные. Между прочим, изделия – асбестовые... Экология страдает, но колодки-то, честно говоря, очень хорошие. В лидеры не попали, но в качестве крепкого «середняка», с которым не будет проблем ни по износостойкости, ни по эффективности, ни по применяемости – то, что надо.

Заявленный изготовитель и обозначение –
ОАО «ТИИР», Россия, шифр ТИИР-221



■ Применяемость – «Газель», «Волга»

■ Ориентировочная цена – 220 руб.

■ Эти «тиировцы» – тоже универсальные. Асбеста не содержат, поставляются на конвейер. Разработчики отмечают хорошую восстанавливаемость колодок после сильного нагрева – да так оно и есть. А в «холодном» состоянии эти колодки вообще оказались лучшими. Правда, износ разочаровал – самый большой из всех, да и диску досталось.

Заявленный изготовитель и обозначение –
«За рулем», Россия, шифр Д-443



■ Применяемость – ГАЗ-3110, ГАЗ-3302

■ Ориентировочная цена – 330 руб.

■ «Зарулевские» колодки украинского происхождения оказались одними из лучших по эффективности торможения – тут с ними на равных выступает разве что ТИИР-241. По прочности соединения им равных нет – обе синхронно выдали лучшие цифры. А вот по износу имеется небольшой перебор – колодкам-то ничего, а вот диску досталось крепко.

Заявленный изготовитель и обозначение –
СП «ДАФМИ» (DAfmi), Украина, шифр Д-443П

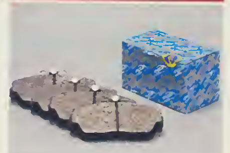


■ Применяемость – ГАЗ-3110, ГАЗ-3302

■ Ориентировочная цена – 260 руб.

■ По эффективности торможения – уверенное место в «середке», хотя при торможении на остывающих колодках хотелось бы более солидных килограммметров... Износ также средний. Прочность соединения колодки с накладкой – высокая. В целом претензий к изделиям нет, но предыдущие колодки того же производителя были лучше.

Заявленный изготовитель и обозначение –
ООО «ОКЦ «ТРАНСМАСТЕР», Россия, шифр Comfort Line



■ Применяемость – ГАЗ-3302

■ Ориентировочная цена – 270 руб.

■ Еще один пример «просто нормального» изделия – в толпе не видать, но все показатели вполне достойные. А по части износа тормозного диска «трансмастеры» обошли всех – всего-навсего 5 мкм против 16 у «лидера»... Правда, у самых дрянных колодок (не удивляйтесь!) этот показатель еще ниже, но те и тормозить-то не умеют! В общем – понравилось.

Заявленный изготовитель и обозначение –
«Элайд Нипон» (Allied Nippon), ADB 0795, Япония



■ Применяемость – «Газель», «Волга»

■ Ориентировочная цена – 285 руб.

■ Безасбестовые японские колодки изготовитель предлагает для автомобилей Gazelle и Volga 3110 – есть у нас такие машины... А что – неплохие колодки, по отдельным позициям даже в лидеры пытались выбраться. И износ нормальный, и цена не сильно пугает. Так что, если появится желание оснастить свою «нижегородочку» чем-то восточным – рекомендуем...

Заявленный изготовитель и обозначение –
«Финвал» (Finwhale), Германия, шифр V-202



■ Применяемость – «Газель»

■ Ориентировочная цена – 330 руб.

■ Безасбестовые колодки рассчитаны на нижегородские грузовики. Из отмеченных достоинств – лучшая износостойкость: всего 0,173 мм против 0,96 у самых «податливых» изделий. В остальном, пожалуй, и сказать-то нечего – глядя на диаграммы, «Финвал» сразу и не отыщешь... В общем, захочется «немецкого с нижегородским» – ради бога: будет работать...

не научились. Говорят, это умеют делать НЛО – увы, наблюдать не довелось.

Второе качество, которое хотелось бы видеть в идеальных тормозах, – их пожизненный ресурс... Ну не пожизненный – в вечном двигателе тоже что-нибудь может перетереться, а достаточно большой – чтоб ничего там не изнашивалось при каждом торможении. Увы – сие также невозможно: в школе учились, понимаем...

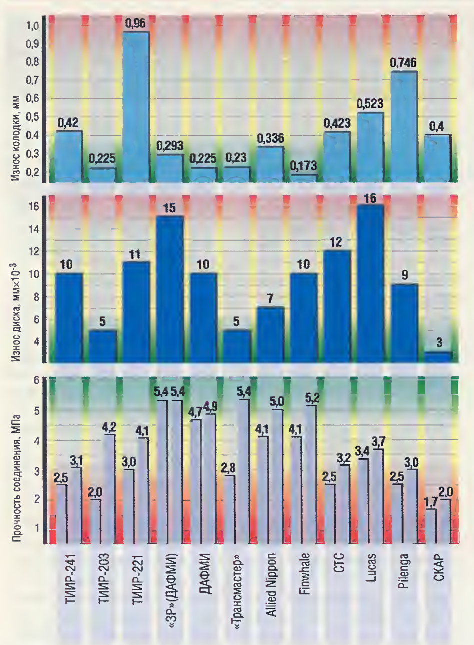
Еще умные люди говорят, что холодные тормоза и горячие могут тормозить по-разному. Холодные – это, скажем так, с температурой не выше 100°С: когда вы едете по пустому шоссе или только что тронулись с места. Горячие – это примерно 200°С, соответствующие толчее в городских пробках. Ну а очень горячие – это за 250°С: торможение с полной скорости «в пол», езда по горным дорогам и т.п. Кстати, 200°С тоже бывают разными: если колодка нагревается до двухсот – одно дело, а если остывает до тех же двухсот – совсем другое... И разные брэнды, как правило, ведут себя во всех этих случаях совсем неодинаково!

Усилие на педали – отдельная песня. Давление в приводе пропорционально усилию вашей правой ноги – в зависимости от него можно тормозить как обычным образом, так и экстренно. Чем сильнее давим, тем быстрее колодки смогут остановить тормозной диск. И опять-таки – изделия разных фирм могут по-своему отозваться на одни и те же усилия вашей ноги...

Это еще не все. Упомянув автомобили ГАЗ, мы невольно сопоставили несопоставимое – неужели на «Волгу» и «Газель» можно ставить одно и то же? «Фигура» у всех колодок, действительно, совершенно одинаковая, а вот по части универсальности мнения производителей расходятся. Одни позиционируют свое изделие как универсальное, другие настаивают на «узкой» специализации. Поэтому при выборе подходящих колодок нужно прочитать, что написано на упаковке (если таковая имеется...) и, конечно же, оценить результаты наших испытаний.

ИЗВИНИТЕ, ЕСЛИ ЧТО НЕ ТАК...

Конечно, говоря об истине в последней инстанции, меньше всего думаешь об испытательной лаборатории. Какая бы хорошая она ни была, но всех дорожных ню-



Износостойкость и прочность элементов тормозной системы.

ансов все равно не учтет. А их множество: песок, соль, реальное состояние автомобиля и, конечно же, класс водителя… Кроме того, наши стандарты требуют от тормозов лишь одного – обеспечьте нам, милые, замедление не хуже 5,8 м/с^2! А уж какие для этого потребуются силы, градусы и моменты – дело ваше…

Посетовали на трудности – теперь к делу. Пересчитали требуемое замедление в тормозной момент, оснастили стенд инерционной массой а-ля «Газель»… Что это за термин такой? Так ведь тяжелый грузовичок остановить куда сложнее, чем легковушку с одним пассажиром, – вот и ориентируемся на худшее… Затормозить вращающийся на стенде одинокий тормозной диск можно чуть ли не ботинком, а вот когда вместе с ним крутится тяжелая болванка, то и не всякие колодки справятся. Кстати, надо отметить, что при проверке прочности соединения колодки с накладкой давление должно быть не менее 2,5 МПа.

Впрочем, похоже, что пора огласить вердикт экспертов… Рассматриваем фото, изучаем картинки и ищем ответ на банальный вопрос:

ЧТО КУПИТЬ?

Ох и не любят же «зарулевцы» категорических рекомендаций: мол, вот это – возьмите, а вот то – не нужно. Всегда хочется сказать – а вы, мол, повнимательнее почитайте, что мы там для вас приготовили. Но если народ просит…

Значит, так. Если вы не даете тормозам передышки и при этом готовы расплачиваться за «шустрость» более частой заменой тормозных элементов, то обратите внимание на ТИИР-241 и на «зарулевские» колодки: лучше них ни «Газель», ни «Волгу» не остановит никто. А если вам по душе степенность или, скажем, поджимают финансовые проблемы, то лучше присмотреться к «Трансмастеру». Хочется импорта – возьмите «Элайд Нипон»: недорого и очень хорошо. А вот изделия с надписью «СКАР» легко могут отправить своего владельца по той самой Владимирке, которую мы упоминали вначале. □

Заявленный изготовитель и обозначение –
СТС (STS company), Россия, шифр СТД-123



■ Применяемость – ГАЗ-3302

■ Ориентировочная цена – 200 руб.

■ Надпись на упаковке гласит, что фрикционная смесь разрабатывалась совместно с германской фирмой FMG, а сами изделия поставляют на конвейер. Кроме того, покупателю, владеющему английским, обещан optimum disk wear – «оптимальный износ диска». Вредничать не хочется, но наш диск похудел на 12 мкм – согласитесь, многовато! Прочность соединения – на грани допуска. Но в целом использовать можно.

Заявленный изготовитель и обозначение –
«Лукас» (Lucas), UK,шифр GDB 851.M



■ Применяемость – ГАЗ-3110

■ Ориентировочная цена – 510 руб.

■ Применяемость британских подданных помечена на упаковке фломастером – поверх «Хонды» и «Ровера» начертано «3110»! Возможно, у «роверов» диски покрепче, но нам не повезло – максимальный износ аж в 16 мкм получен именно с «лукасами». А на фоне самой высокой стоимости и остальные показатели кажутся скорее заурядными, чем средними. В общем – использовать можно, но специально искать явно не стоит.

Заявленный изготовитель и обозначение –
«Пиленга» (PILENGA), FD-P-2004, E.C. Product

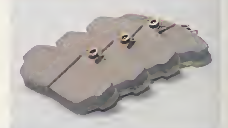


■ Применяемость – «Волга»

■ Ориентировочная цена – 250 руб.

■ Точного адреса изготовителя этой продукции, предназначенной для автомобилей Volga, никто не знает – где-то в странах содружества… Похоже, чертежи газовских колодок туда не доехали – доставшиеся нам экземпляры изделий имеют меньшую площадь фрикционной накладки, за что и поплатились повышенным показателем износа. Прочность соединения – на грани допустимого. В общем – не вдохновляют…

Заявленный изготовитель и обозначение –
СКАР, Россия 3302-3501090



■ Применяемость – «Газель»

■ Ориентировочная цена – 220 руб.

■ А вот и «мальчик для битья» – должно же было попасться в дюжине комплектов что-то никуда не годное – без роду и племени. Продавались колодки без упаковки – просто как газовские. Судя по индексу, их сватали «газелям». Вопрос в том, на каком основании? Взгляните на наши рисунки и убедитесь, что абсолютно по всем пунктам СКАР провалился. Так что – пожалейте и себя, и машину, и других. А если уже купили – выбросите…

ЧП В САМАРЕ

Многолетняя привычка российских «кулибиных» по своему разумению устранять недоработки отечественного автопрома нашла отражение в серийном производстве. В Самаре налажен выпуск недорогих запчастей и аксессуаров под маркой «ЧП Гусев В.М.». Предлагаем вашему вниманию несколько из них.

ГРЯЗЬ НЕ ПРОЙДЕТ!

Наименование – защита двигателя от грязи.

Ориентировочная цена – 40 руб.

Общая проблема владельцев «десяток»: как бороться с грязью под капотом? Минуя пыльник и защиту картера, она стремится туда из-под колес, а ремень генератора разбрызгивает все это по моторному отсеку. Защитит подкапотное пространство от грязи в автомобилях ВАЗ-2110 и их модификациях пластиковая шторка. Ее крепят на штатные шпильки и фиксируют двумя барашковыми гайками (они есть в комплекте). Производитель предлагает на выбор шторки разных цветов – установить их на машину можно самостоятельно.



МАСЛО НА ВЫБРОС?

Наименование – клапан защитный маслоотражающий.

Ориентировочная цена – 50 руб.

Если из-под штатной крышки заливной горловины 16-клапанного вазовского двигателя «лезет» масло, а замена старой на новую ни к чему не приводит, можно заняться модернизацией. Под штатную крышку устанавливают специальный защитный маслоотражающий клапан, который, по заверению производителя, исключает выброс масла. Вынимается клапан очень удобно – с помощью ключа зажигания.



УКРЕПИМ КРЕПЛЕНИЕ

Наименование – кронштейн шарниров растяжки передней подвески усиленный.

Ориентировочная цена – 50 руб.

У обычного, на первый взгляд, кронштейна для передней подвески автомобилей ВАЗ-2108 и их модификаций в местах крепления сделаны дополнительные ребра жесткости, увеличивающие сопротивление нагрузкам. По заверению производителя, пассивная безопасность при этом повышается на 7–9%. Конечно, встречу с открытым люком новый кронштейн вряд ли переживет, но дешевую детальку можно купить и про запас...



«ШЕСТИСОТЫЙ» ОХРАННИК

Наименование – охранно-противоугонная система REEF NET R-600.

Ориентировочная цена – 600–1000 долл.

Компания «Альтоника» начала производство охранно-противоугонной системы REEF NET R-600 для иномарок со штатным брелоком центрального замка. Именно он управляет сигнализацией автомобиля, поэтому тип вашей охранной системы останется тайной для взломщика. «Шестисотая» имеет привычный набор функций – блокировка двигателя, пейджер, датчик удара, объема, перемещения, наклона и повреждения стекла и так далее. При желании можно обойтись и без брелока, если установить датчик звука или кода. В этом случае для отключения противоугонного реле достаточно звукового фрагмента из памяти вашего мобильного телефона или условного постукивания по кузову – и «сезам» послушно откроется.



ХОРОША... ИДЕЯ

Курьер доставил в редакцию два невзрачных полиэтиленовых пакета с непонятным, на первый взгляд, содержимым. Все объяснило сопроводительное письмо от некоей (есть только адрес) ижевской фирмы. Владельцам автомобилей, у которых ветровое стекло вклеено в одной плоскости с передними стойками, предлагается избавиться от врожденной «болячки» – залитыми в дождь передними боковыми стеклами. Грязная вода попадает на них с ветрового стекла под действием встречного напора воздуха, а задержать ее нечему.

Решение, предложенное ижевчанами, просто и изящно: на уплотнитель ветрового стекла (или прямо на передние стойки кузова) наклеивается специальный резиновый водоотталкиватель, а проще – барьерчик, по которому вода либо стечет вниз, либо уйдет на крышу.

Поскольку у нашего «Дэу-Матиз» как раз та самая проблема со стеклами, решили испытать новинку на нем. Строго по инструкции наклеили водоотталкиватели (ВО) и стали ждать дождя. Что ж, эффект превзошел ожидания: на боковые стекла теперь если что и попадало, то лишь от идущих навстречу или обгоняемых машин. Вот только... через три (!) дня ВО отклеились. Причем не от уплотнителя «Матиза», а от двусторонней клеящей ленты. Но выбрасывать изделие ввиду его полезности не захотелось. Удалив с уплотнителя липкий слой и вооружившись клеем «Момент», удалось намертво прихватить водоотталкиватели.

Резюме: если фирменные клеящие ленты (например, «3М») слишком дороги, выпускали бы вы лучше свои резинки в комплекте с тюбиком клея – дешево и сердито!



Так выглядит водоотталкиватель на «Матизе».



А так – после двухмесячного хранения в заводской упаковке: липкая лента начала отделяться от резины.

ПОЧЕМ ГОЛОВА?

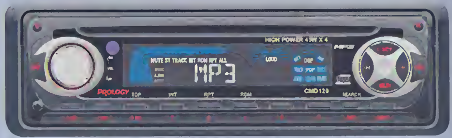
МИХАИЛ ПИТЕРСКИЙ

Начиная с этого номера, мы расширяем ассортимент товаров, предлагаемых для вашей машины. Теперь на «зарулевском прилавке» будет представлено больше новинок музыкального мира – от динамиков до «озвученных» автомобилей, разного рода «полезняшек» – от маршрутных компьютеров до автохимии, новеньких запчастей, а также даны примеры подделок и просто неудачных изделий. Всех наших читателей – от потребителей до производителей – приглашаем сообщать нам о новинках, их достоинствах и изъянах, о наболевших проблемах. Адрес прежний – kolodochkin@zr.ru.





Prology CDD-120



Prology CMD-120R

Хорошие вещи, как правило, дорогие – не всем по карману. В то же время случается, что от них отказываются и по другой причине. Так, один известный музыкант неожиданно для многих заявил, что его вполне устраивает допотопный проигрыватель типа «Концертный» времен Кристалинской и Ободзинского! Дескать, все эти новомодные «навороты» все равно искажают звук.

Как бы там ни было, а спрос на недорогие головные устройства для «автомузыки» не канул в вечность. И не только по причине собственной дешевизны – многим из нас действительно не нужны запредельные килогерцы и децибелы. В то же время современные магнитолы и проигрыватели компакт-дисков из нижнего ценового пояса нельзя назвать совсем уж «раздетыми» – функциональных возможностей у них довольно много. Поэтому если приобретение «головы» без громкого имени не бьет по вашему самолюбию, то почему бы и не сэкономить? Тем более, что откровенной дешевки сегодня на рынке в общем-то и нет – разве что на барахолке у древнего дедушки, распродающего по частям свой «Москвич»...

Очередной «Урал» от ООО «Урал плюс», как и все его родственники, носит «заграничное» имя – **URAL R-100 SA.** В данном виде он стал стереофоническим приемником с претензией на высший класс – чувствительность тюнера 0,8 мкВ. При недостаточном уровне входного сигнала модель автоматически переходит в режим «моно», позволяя улучшать качество звучания вдали от крупных городов. Аудиовход дает возможность подключать внешние устройства типа MP3-плейера, а малое число кнопок упрощает управление до минимума. Кстати, корпус приемника полносъемный – приехал, вынул и забрал с собой. Это по-нашему...Ориентировочная цена – 50 долларов.

CD-ресивер **Prology CDD-120** – недорогой вариант зарубежной «головы»: комбинация из FM/УКВ-приемника и «сидюшника». Набор опций минимален, но совсем не беден: цифровые кварцевые часы, память на 24 станции, графический индикатор уровня выходного сигнала, встроенные усилители – 4 по 45 Вт, эквалайзер с четырьмя предустановками... Передняя панель выполнена съемной. А вот возможности прослушивать записи в формате MP3 здесь нет – нужно же что-то оставить более дорогим моделям...Ориентировочная цена – 100 долларов.

CD/MP3-ресивер **Prology CMD-120R** – по сути та же модель CDD-120, дополненная талантами воспроизводить записи в формате MP3 и принимать информацию системы RDS. Кроме того, поумневшая «голова» снабжена четырьмя линейными выходами, может



URAL R-100 SA



PIT CH-2010RDS



PHANTOM 206RDS



LADA CD-2104MP



LADA CD-2004MP



VDO DAYTON CD 2703

работать на сабвуфер и имеет линейный стереовход. Кстати, как и младшие собратья по племени «Пролоджи», модель может представать в разных обличьях – с подсветкой кнопок от синей до красной или лицевыми панелями от стильной серебристой до классической черной. Ориентировочная цена – 140 долларов.

Мобильная аудиосистема **CH-2010RDS** – изделие согласно описанию называется именно так – представляет собой привычную комбинацию из приемника и проигрывателя компакт-дисков: от CD до MP3. При использовании дисков CD-R и CD-RW следует помнить, что «незавершенных» носителей устройство не любит. Передняя панель – переворачивающаяся, несъемная: смесь «механики» и ручного привода. Функция RDS поможет разобраться с дорожной ситуацией, а электронная «защита от ударов» ESP предотвратит сбои при неровностях дорожного покрытия. Изготовитель – американская фирма PIT, известная у нас по брэнду «Аудиовокс» (Audiovox). Ориентировочная цена – 145 долларов.

PHANTOM 206RDS от гонконгской компании «Фривэй» (Freeway) – CD/ MP3 плейер с FM/AM/УКВ-приемником, оснащенным системой RDS. Передняя панель – съемная, мощность встроенного усилителя – 4 по 45 Вт. При необходимости звук можно оперативно отключить; на дисплей выводится текущее время. «Фантом» умеет управлять 10-дисковым CD-чейнджером (протокол фирмы SANYO) – кстати, сам он слушается команд как с передней панели,



URAL PMK206A2



Aiwa CDC-X504MP

так и с пульта дистанционного управления. Для защиты от тряски изделие оснащено электронной системой «антишок» с буферной памятью – 20 секунд в режиме CD и 120 секунд в режиме MP3. Ориентировочная цена – 150 долларов.

Российская компания «Дельта Электроникс» представляет собственный брэнд LADA, венчающий CD/MP3-ресиверы моделей **CD-2004MP** и **CD-2104MP**. Сделано, естественно, на Востоке, но при этом одобрено в Тольятти. Обе представленные модели поддерживают формат MP3, снабжены электронной «ухабоустойчивостью», оборудованы двухканальным линейным выходом и позволяют подключать к аудиовходу внешние устройства. Выходная мощность встроенных усилителей – соответственно 4 по 45 и 4 по 55 Вт. Дополнительный пульт на руле дает возможность владельцам модели 2104 вести настройку аппарата, не отвлекаясь от управления машиной. Отметим также съемную лицевую панель, систему RDS (для модели 2104), часы, автопоиск радиостанций и т. п. Ориентировочная цена – 125–135 долларов.

Немецкий CD-ресивер **VDO Dayton CD 2703** с откидной съемной панелью отличается эдаким «интернациональным» тюнером, готовым работать в Европе, Азии и Америке. Громкость может изменяться в зависимости от скорости движения – если, конечно, удастся подключиться к датчику спидометра. Мощность усилителей – 4 по 55 Вт. Модель «пережевывает» любые диски – от CD-RW до MP3, обучена управлять CD-чейнджером и знает, что такое «хэндс-фри» (hands free) у мобильных телефонов. Ориентировочная цена – 160 долларов.

Еще один «Урал» – на этот раз не московский, а «настоящий», уральский. Изготовитель модели **PMK206A2** – Сарапульский радиозавод – решил объединить магнитолу с эдаким маршрутным компьютером, который умеет индицировать коды неисправностей системы управления двигателем, сообщать про уровень CO, измерять расход топлива и т. п. Модель снабжена «кассетой монтажной» (говоря проще – «салазками»). Выходная мощность тыловых каналов – 15 Вт, фронтальных – 5 Вт. Ориентировочная цена – 1900 руб.

Модель **CDC-X504MP** от японской фирмы «Айва» (Aiwa) – это проигрыватель компакт-дисков, понимающий «язык MP3», плюс всеволновый тюнер: у нас полно мест, где кроме длинных волн ничего и не поймаешь... Усилитель мощности на полевых транзисторах должен выдавать 4 по 52 Вт. Передняя панель – цвета «серебристый титан», подсветка – голубая. Имеет плоский пульт дистанционного управления. Ориентировочная цена – 130 долларов. □

СТОЛЬКО СТОИТ ИНТЕЛЛЕКТ

Наименование – бортовая информационная система для ВАЗ-2110.

Ориентировочная цена – 1000 долл.



■ По мнению ставропольского ООО «Мирком», интеллект стоит тысячу долларов – если, конечно, речь идет об изделии «Мирком-100». Во всяком случае, новинка позиционируется фирмой как «автомобильный интеллект»... Заметим, что комплектующие «Миркома» – зарубежные, а сборка – наша.

Привычный термин «маршрутный компьютер» явно показался разработчикам унизительным – это всего лишь одна из опций новинки. Она умеет голосом информировать водителя о текущих неисправностях, управлять климатической установкой, «работать телевизором», подключаться к камере заднего вида, создавать режим «свободных рук (hands free) для мобильного телефона, входить в Интернет, подключаться к GPS-навигации – словом, делать очень многое. Насколько все это окажется востребованным владельцами «десяток» – а пока речь только о них, – покажет рынок. Все-таки четырехзначная цена такого оборудования уже сопоставима со стоимостью автомобиля...

СЫГРАЕМ В ЧЕРНЫЙ ЯЩИК?

Наименование – электронный тахограф.

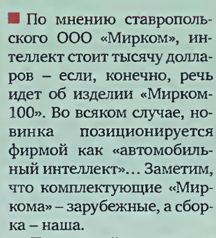
Ориентировочная цена – 400 долл.

■ Назначение так называемых «черных ящиков» давно перестало быть тайной – именно их начинают активно искать после очередных авиакатастроф, дабы разобраться в причинах. Однако в наземном транспорте проблем не меньше – для него-то и предлагается новинка по имени «Гранит» от московской фирмы ООО «Глобал Ориент».

«Гранит» предназначен для регистрации всех особенностей маршрута, пройденного автомобилем, – он отслеживает местоположение транспортного средства, вычисляет его истинный пробег, контролирует скорость перемещения, фиксирует простои и т. п. Реальный радиус действия практически неограничен, поскольку в устройство входит приемник системы глобальной навигации GPS. Запись данных осуществляется во встроенную флэш-память. По мере приближения транспорта к контрольному пункту маршрута – гараж и т. п. – записанные данные автоматически передаются в компьютер диспетчера по радиоканалу – дальность радиосвязи составляет примерно 100 м. Все это позволяет отслеживать реальное состояние транспортных перевозок, в том числе расход топлива, «левые» рейсы и т. п.

Изделие можно размещать как на крыше автомобиля, так и под стеклом в кабине. Напряжение бортсети – от 12 до 24 В. Отметим также, что стоимость одной базовой станции, которая может обслуживать хоть сотню подобных «черных ящиков», составляет примерно 500 долларов.





ЧУЖАЯ КОЖА



Наименование – временное защитно-консервационное средство.
Ориентировочная цена – 110 руб.

Как ни совершенны современные технологии окраски, а камни свое дело знают – уберечь эмаль от сколов сложно. На заводах автомобиль упаковывают в полиэтилен, перегонщики заклеивают лобовые панели скотчем. Но теперь появилось средство получше. Жидкий чехол «ЛЕКАР» наносится на кузов кистью или валиком. Он убережет не только от камней, но и от коррозии, от искр при работе «болгаркой» или брызг краски при окрашивании. Можно защитить «ЛЕКАРом» и инструмент, и детали, просто окунув их в состав. После высыхания образуется эластичная пленка, которую легко снять руками.

КРИСТАЛЬНАЯ СЕРИЯ

Наименование – автошампунь и полироль.
Ориентировочная цена – 150–220 руб.

Автокосметика – понятие всесезонное: в ходу и летом, и зимой. Компания Zoom Energy Corp, эксклюзивный дистрибьютор Turtle Wax, представляет на российский рынок английские препараты серии «Кристальная». Вот аргументы «за»: прозрачный, без примесей и искусственных красителей автошампунь содержит ингредиент, который рассеивает воду, а еще так называемый активатор белка – пена получается густая, а поверхность кузова при мойке остается сухой, под защитой слоя воска. После мойки можно и «полирнуть» – производители «Кристального» полироля обещают не только глубокий блеск, но и стойкие защитные свойства. Кто хочет попробовать?





ПО ЗАКОНАМ УЛИЦ

АЛЕКСАНДР БУДКИН.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

ТОВАР ЛИЦОМ

В прошлом году «Форд» представил модель «Фьюжн» (Fusion) в качестве городского автомобиля для активной жизни UAV (Urban Activity Vehicle). По мнению создателей, новая машина удачно совмещает внушительный внешний вид «паркетника», вместимость универсала и проворность небольшого автомобиля.

Компания рассчитывает, что «Фьюжн» со временем займет вторую после «Фокуса» строчку в рейтинге продаж российских «фордов» (правда, с существенным отрывом от лидера).

В Россию поставляются машины в комплектациях Trend и Elegance с бензиновыми моторами 1,4 л, 58 кВт/80 л. с. и 1,6 л, 74 кВт/100 л. с. и механической пятиступенчатой коробкой передач. Вместе с двигателем 1,4 л покупателю предложат коробку с роботизированным механизмом переключения (без педали сцепления).

Цены «Форд» указывает теперь в европейской валюте. Мы приводим их в долларах по курсу на момент подготовки материала. Вариант Trend (от



Передний свес позволяет подъезжать к бордюрам без опаски.

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЯ «ФОРД-ФЬЮЖН»

Двигатель	Коробка передач	ABS	Фронтальные и боковые подушки (4 шт.)	Кондиционер	Боковые шторки	Система стабилизации	Цена, долл. США
1,4 л	Механическая	•	•				16 900
	Роботизированная	•	•				18 700
	Механическая	•	•	•			18 100
1,6 л	Механическая	•	•				17 700
		•	•	•			18 800
		•	•	•	•		19 200
		•	•	•	•	•	20 700



$16 900) можно назвать неплохо оснащенным, закрыв глаза на отсутствие кондиционера. Сюда входят ABS, четыре подушки безопасности, обтянутый кожей руль, электрозеркала с подогревом, противотуманные фары, электропривод стекол передних дверей, регулировка по высоте водительского кресла и руля, большие 15-дюймовые колеса (стальные), разрезное заднее сиденье, а также ряд интересных мелочей, о которых расскажем чуть позже.

В комплектации Elegance (от $18 100) из «крупного» добавится только кондиционер. Кроме него: хромированная окантовка радиатора, передние плафоны индивидуального освещения и обтянутая кожей рукоятка коробки.

Автомобили, поставляемые в Россию, окрашивают в десять цветов, два из которых – не металлики. За остальные придется доплатить 200 евро. Также предлагают несколько вариантов аудиоподготовки (от 210 евро).

На нашем тесте автомобиль с двигателем 1,6 л и механической коробкой передач в комплектации Elegance ($18 800).

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Конструкторы предприняли немало усилий, чтобы сделать «Фьюжн» автомобилем, удобным для жизни в городе. Например, большие колеса с шинами 195/60R15 нужны «Форду» не ради управляемости на шоссе, а для безболезненной парковки с заездом на бордюры (обратите внимание также на высоту свесов и порогов). А высокие подштамповки на капоте – не только дань стилю или элемент, увеличивающий жесткость. Они должны помочь водителю небольшого роста хорошо чувствовать углы автомобиля. При такой борьбе за обзорность не совсем понятны скромные наружные зеркала. По крайней мере, в правое видно меньше, чем хочется.

Для солидности машину снабдили выступающими колесными арками а-ля «паркетник» и самым крупным овалом – эмблемой «Форда» среди европейских машин марки. Но не забыли инженеры и о практичности. Для защиты от мелких ссадин по периметру установлены резиновые молдинги. Сов-



Два ящика для мелочей. Кроме привычного «бардачка», есть закрывающаяся ниша в верхней части центральной панели.







Столик – не только походный атрибут. Он помогает возить длинномеры или изучать журналы, если их много.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FORD FUSION	1,4 л	1,6 л
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4020	
ширина	1721	
высота	1534	
Снаряженная масса, кг	1157	1173
Полная масса, кг	1605	1605
Макс. скорость, км/ч	163	180
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,7	10,9
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/45	
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	8,6	9,1
загородный цикл	5,4	5,4
средний	6,6	6,7
Двигатель	бензиновый	
Рабочий объем, см³	1388	1596
Мощность, кВт/л. с.	58/80	74/100
при об/мин	5700	6000
Крутящий момент, Н·м	124	146
при об/мин	3500	4000



Кнопка подогрева расположена на сиденье, неподалеку от ручки, изменяющей высоту задней части подушки.

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, ДОЛЛ. США

ТО 20 000 км	100
ТО 40 000 км	100
ТО 60 000 км	100
Колодки тормозные передние	108
Колодки тормозные задние	117
Бампер передний	320
Бампер задний	265
Капот	370
Дверь передняя	450
Дверь задняя	420
Крыло переднее	150
Ветровое стекло	от 175
Блок-фара	160
Фонарь задний	220
Нормочас на слесарные работы	55
Нормочас на кузовные работы	60

сем небольшой удалось сделать и погрузочную высоту.

Салон у «Фьюжн» очень высокий. Даже в автомобиле с люком в крыше, традиционно съедающим около 5 см свободы, над головой водителя остается достаточный запас пространства. Если что крупному человеку и не понравится, так это скромные передние сиденья. Правда, их подушки показались автору очень… энергоемкими – непривычная, но, полагаю, точная характеристика.

Высокая посадка позволяет выгадать место для коленей задних пассажиров: двоим взрослым среднего роста тесно не будет. Сядете втроем – придется немного потолкаться плечами. Кстати, ремней безопасности сзади три, но средний подголовник предлагается лишь как опция.

При длине машины едва больше 4 метров багажник объемом 337 л – очень неплохо. Одно из слагаемых такого успеха компоновщиков – компактно разместившиеся под днищем задние пружины и амортизаторы.

Обладателю этой машины наверняка понравится, что под откидной подушкой правого переднего сиденья есть ящик для мелких предметов, а спинка легко превращается в столик с небольшой пластиковой столешницей.

«Фьюжн» может похвастать такой любопытной мелочью, как принудительное выключение стартера после пуска двигателя. Рекламные материалы утверждают, что электроника делает это мгновенно, а человек порой допускает значительную задержку.

Задний «дворник» автоматически включится, если при работающих передних щетках стеклоочистителя водитель перейдет на заднюю передачу.





Бензин закроем на ключ.



А зеркало хотелось бы побольше.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ «ФОРД-ФЬЮЖН»

Опция	Цена, $
Кондиционер для версии Trend	1170
Люк в крыше	300
Боковые шторки безопасности	370
Система электронной стабилизации (для 1,6)	1470
Обогрев передних сидений	180
Обогрев ветрового стекла	360
Аудиоподготовка и магнитола	от 252
Аудиоподготовка, магнитола, CD-чейнджер, управл. на руле	800
Прикуриватель	12

КОНКУРЕНТЫ

	«Опель-Мерива» 1,6 л, 8 кл.	«КИА-Каренс» 1,8 л	«Хёндэ-Мейтрикс» 1,6 л
Размеры, мм:			
длина	4042	4493	4025
ширина	1694	1748	1740
высота	1626	1609	1685
Максимальная скорость, км/ч	170	177	170
Разгон 0–100 км/ч, с	14,4	12,0	12,7
Расход топлива, л: город/шоссе/средний	10,5/6,2/7,1	10,2/6,8/8,1	10,3/6,6/8,0
Цена, долл. США	от 17 350	от 16 500	от 15 990

Электронный замок багажника перестанет работать после того, как машина разгонится быстрее 7 км/ч. Если забывчивый водитель покинет автомобиль с работающими потребителями электроэнергии, часть их автоматически отключится через 10 минут, остальные – через 20.

В общем, удобного в современном автомобиле много. Единственное, на что пожалуемся – лампа индивидуальной подсветки у водителя очень яркая и бьет в глаза.

КАК ЕДЕТ

Если кому-то трудно представить, что такое городской автомобиль – попробуйте покататься на «Форде-Фьюжн».

Совершенно не острый руль (3,4 оборота от упора до упора) словно призывает вас расслабиться, а подбор передаточных чисел коробки вместе с 1,6-литровым мотором допускает некоторые вольности с выбором передачи. Вторую вы включите или третью – машине почти безразлично. Если при разгоне слегка «крутануть» мотор, можно перескочить и через ступень. Что тут помогает – короткие передачи или тяговитый мотор? Наверное, и то, и другое. На второй, не напрягая двигатель, переваливаешь «лежачих полицейских», на третьей – поднимаешься по развороту на мост. Если вдавить газ до пола и подождать – к 4000–4500 оборотов почувствуешь энергию заявленной в характеристиках «конюшни», но явно выраженного подхвата не будет. Для городского автомобиля это хорошо: он никогда не станет вас подстегивать к агрессивной езде.

О маневренности более чем красноречиво говорит диаметр разворота 9,8 м.

«Фьюжн» порадовал неплохой для своего класса шумоизоляцией. Двигатель на больших оборотах слышен, но не отвлекает от разговора с попутчиками.

Для комфорта водителя и пассажиров система управления двигателем обучена компенсировать неаккуратную работу газом на первой передаче, предотвращая рывки автомобиля. Старается быть дружелюбной и подвеска. Она неплохо справляется с работой на длинных и средних волнах, но не очень любит мелкие, по нашим меркам, ямки, допускающие обычно быструю езду. Если на такой, слегка разбитой дороге «шустрить», однотрубные задние амортизаторы «Форда» иногда постукивают.

Характер у машины в целом покладистый, к «активной» езде, несмотря на обозначение UAV, не располагает, а вот к активному в целом образу жизни в мегаполисе – вполне. Наверное, «Фьюжн» заткнул бы за пояс и друга «Фокуса», да есть одно досадное обстоятельство. Дороговат. □



По фирменным данным максимальный объем багажника – 1175 л, а в пятиместном варианте – 337 л.



Желание иметь большие колеса вынудило обойтись «докаткой». Но ее размер непривычно велик – 175/65R14.

МНОГО ШУМА ИЗ НИЧЕГО, ИЛИ ЗАКОН И ДЫШЛО-3

МАКСИМ ПРИХОДЬКО. ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛГИН

История о том, как мы снимали автомобиль с учета, руководствуясь решением Верховного суда, тянулась с февраля. В ЗР № 5 и № 8 был подробно представлен ход событий, а равно и все сопутствующие ему наши приключения. Казалось бы, сняли машину с учета – и истории конец. Но нет: автомобиль надо еще и продать! Как говорят в таких случаях, была присказка, а сказка – впереди.

Каждый автолюбитель знает: продать легковушку сегодня куда труднее, чем купить. Отдавать за бесценок участницу многих наших экспериментов и акций было неблагородно – и мы дали объявление в газету, а ВАЗ-2109 определили в «ракушку». Стали ждать покупателей. Нельзя сказать, что их не было, но отдать вишневую «девятку» под «фруктовоз» для ближайшего рынка по названной причине рука не поднималась. Несмотря на зрелый возраст, в ней билось новое, молодое сердце, кузов тоже сверкал свежеокрашенными крыльями…

Как-то по нашему объявлению позвонил молодой человек – он искал автомобиль для своей сестры. После короткого осмотра машины и небольшого торга решили ударить по рукам. Сыграло, наверное, роль и то, что наша «девятка» была снята с учета и за стеклами белели транзитные номера. Смена собственников пришлась на пятницу, не самый легкий день в Москве, и тут выяснилось: молодая хозяйка нашей «девятки» проживает… в Волгограде! «Как пить дать, придется ехать в город-герой», – подумали мы и не ошиблись.

Новая владелица не слишком доверчиво слушала наши объяснения – мол, справка-счет ныне не нужна, по закону можно продать автомобиль и без нее. В произвольной форме мы составили договор купли-продажи, подтверждая тем самым факт приобретения Татьяной (так звали девушку) автомобиля ВАЗ-2109 вишневого колера на совершенно легальных основаниях. И все же ее продолжали обуревать сомнения: продать автомобиль с помощью какой-то бумажки, написанной от руки? Мы, как могли, объяснили, что на нашей стороне закон и весь российский Верховный суд и в родном Волгограде она, безусловно, поставит автомобиль на учет. Конечно, могут быть и проблемы… Мы не скрывали от Тани, как снимали его с учета, и даже журналы показали, где об этом писали. «Ребята, а если машину мне не зарегистрируют, что тогда?» Пришлось пообещать, что придем на помощь. Опять же, и нам нелишне проверить, распространяются ли решения Верховного суда за пределы Московской кольцевой автодороги…

ТЕЛЕФОННЫЙ ЗВОНОК ПОЗВАЛ В ДОРОГУ

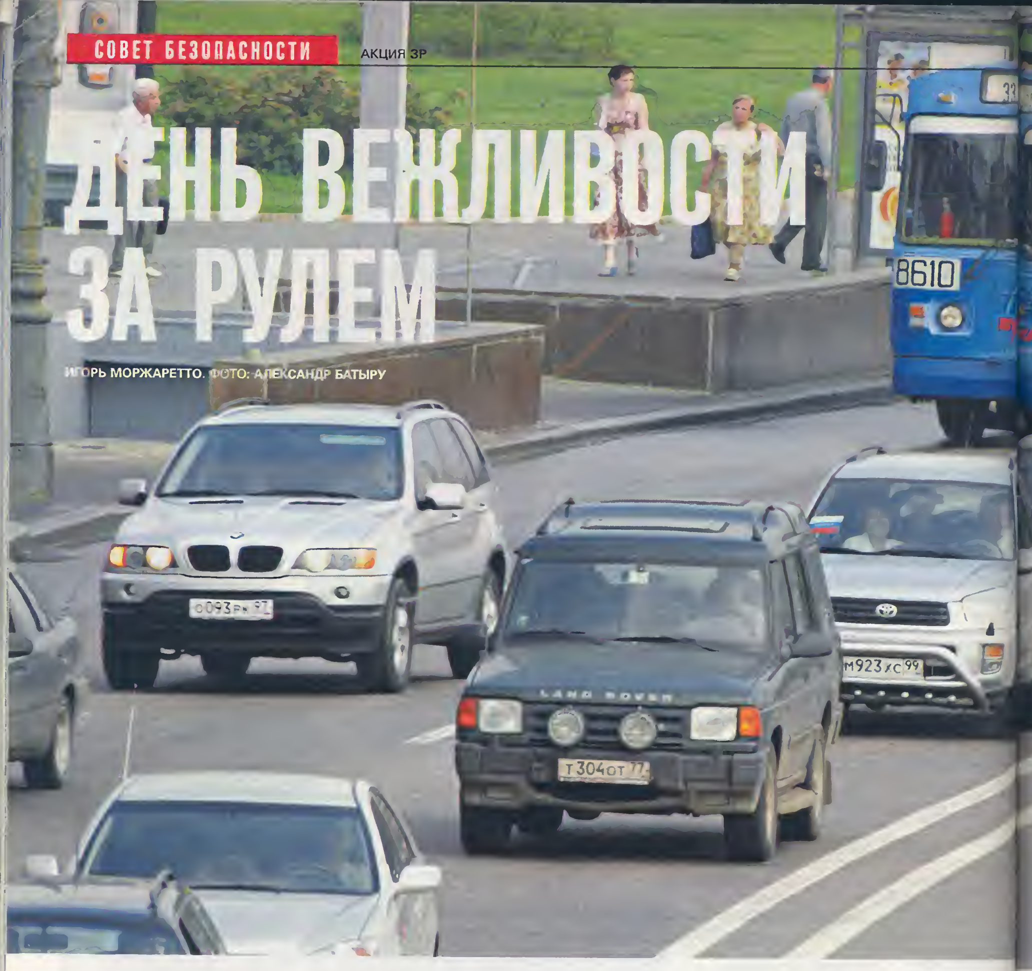
Увы, как мы и ожидали, Татьяна нам позвонила. Буквально через три дня: машину в Волгограде зарегистрировать категорически отказались! Еще через два дня мы взяли курс к берегам великой русской реки.



Татьяна С. и подполковник Александр Орлов: конфликт исчерпан.

Внимательно изучаем заявление Татьяны о постановке на учет многострадальной «девятки» и резолюцию ГАИ. Начальник МРЭО № 2 Волгограда подполковник милиции Александр Орлов пишет, почему в регистрации отказано: «неправильно составлен договор купли-продажи». И ссылается при этом на хорошо уже известный приказ № 59! В самом деле, в паспорте транспортного средства последним собственником числился Василий Б., у которого в свое время был приобретен (по доверенности) автомобиль. Затем он был снят с учета, о чем мы писали в журнале. Чтобы объяснить, каким образом машина попала к Татьяне, передали ей два рукописных договора. Один – о покупке в феврале машины у Василия, другой – о продаже в июле этой же «девятки» Татьяне. Подполковника А.Орлова такой набор документов удивил и не удовлетворил. Нам же оставалось, внимательно изучив письменный отказ начальника МРЭО, обратиться в УГИБДД ГУВД Волгоградской области. Уже на следующий день нас принял начальник отдела подполковник Юрий Коротков. Памятуя о том, сколько писем и жалоб нам пришлось написать и отправить, снимая автомобиль с учета в Подмосковье, приготовились к долгому и трудному разговору. И напрасно: на этот раз побороться с косностью не получилось. Юрий Васильевич выслушал наши доводы, еще раз посмотрел все документы, внимательно перечитал решение Верховного суда РФ. Затем вызвал к себе начальника МРЭО. Теперь они уже вдвоем взялись за бумаги. Почувствовав, что дело сдвинулось с мертвой точки, показали копии наших жалоб в ГУ ГИБДД МВД России, Генеральную прокуратуру и официальные ответы на них. «Вы нас убедили, – развели руками подполковники, – никаких препятствий для постановки на учет ВАЗ-2109 нет». Причиной же первоначального отказа, по их уверениям, стало то, что в нормативных документах ГАИ, регламентирующих процесс снятия и постановки на учет автотранспорта, нет никакого упоминания о решении Верховного суда РФ. Каково? И с кого надо спросить за это? Стоит ли удивляться, что далеко не все гаишники в курсе. Как бы то ни было, положение нужно исправлять! От имени начальника УГИБДД ГУВД Волгоградской области нам обещали, что в ближайшее время отправят письменное разъяснение всем регистрационным отделам области по этому поводу.

Уже на следующий день Татьяна поставила на учет свой автомобиль. Закон восторжествовал! Вспомним, как в феврале мы долго спорили с руководителями ГАИ в Подмосковье и столице, отправляли жалобы в разные инстанции. А в июле в одном из российских регионов регистрация прошла тихо и буднично. Так, собственно, и должно быть – это норма, а не какое-то экстраординарное событие. Или мы еще ошибаемся? □



ДЕНЬ ВЕЖЛИВОСТИ ЗА РУЛЕМ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Событие, которого мы так ждали, случилось: 30 июля по инициативе журнала «За рулем» прошел День вежливости. Первый!

Мы уже писали, что не претендуем на лавры первооткрывателей, что во Франции, к примеру, такие акции проходят под эгидой министерства транспорта дважды в год (главный девиз: улыбайтесь, вы за рулем!), что случаются они в странах Скандинавии, государствах Балтии. Наконец, что есть пророки и в своем отечестве: действия сотрудников ГАИ, которые разными способами поощряли вежливых водителей, были отмечены в Череповце, Вологде, Костроме, Липецке.

Специальных наград, призов и подарков для самых воспитанных, культурных автомобилистов мы решили не учреждать, а просто призвали для начала хоть бы один день в году очень-очень постараться «выдавить из себя хама». Видимо, идея наша пришлась ко времени – ее сразу поддержал начальник Главного управления ГИБДД МВД России генерал-майор Виктор Кирьянов. Он специально несколько раз по радио призывал всех автомобилистов включить в этот день ближний свет.

– Ситуацию на дорогах иначе как словом «война» назвать трудно, – говорил он. – Чтобы хоть немного ее изменить и решили провести «День вежливости за рулем». Таким образом мы хотим обратиться ко всем участникам дорожного движения – водителям, пассажирам, пешеходам. На них сегодня в 80% случаев лежит вина за дорожно-транспортные происшествия, за гибель и увечья людей. Нарушают почти все. Те нарушения, что раньше считались просто невозможными, сегодня совершают с легкостью. Только в Москве и области ежедневно задерживают до 400 нетрезвых водителей! Нужно всем миром навалиться на нарушителей безопасности дорожного движения, виновных в жертвах и несчастьях на дорогах.

К организации Дня вежливости присоединилась и радиостанция «Маяк»; благодаря ее поддержке о нем узнали во всех уголках страны. После окончания работы прямой линии, где Виктор Кирьянов общался с водителями, он еще раз через «Маяк» призвал поддержать нашу акцию. Первую. Но мы уверены – далеко не последнюю. □





По нашим подсчетам, каждый десятый водитель в Москве в день нашей акции включил ближний свет.



СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ: ВИКТОР КИРЬЯНОВ



Тридцатого июля в разгар Дня вежливости по нашей просьбе на вопросы читателей «За рулем» в интерактивном режиме отвечал начальник Главного управления ГИБДД МВД России Виктор Николаевич Кирьянов. Всего поступило около трехсот разных вопросов. Мы публикуем, на наш взгляд, наиболее интересные и актуальные. Часть вопросов руководитель ГАИ переадресовал в местные органы ГИБДД для принятия решений. Полностью с конференцией можно ознакомиться на нашем сайте (www.zr.ru).

КОГДА ГАИ ПРИМЕТ МЕРЫ?

Беспокоит появление на улицах машин без номеров. Выходит, сейчас выгоднее так ездить и платить штраф, чем регистрировать автомобиль. Какие меры вы собираетесь предпринимать?

АЛЕКСАНДР, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Нас это тоже весьма беспокоит. МВД России уже подготовило предложения об усилении ответственности за управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков.

Почему ГИБДД так наплевательски относится к ремням безопасности, не требует, чтобы пристегивались?

ИРИНА КИСЕЛЕВА, МОСКВА

Начнем с того, что ГИБДД как орган, осуществляющий надзор за безопасностью дорожного движения, более чем кто-либо заинтересован, чтобы водители и пассажиры пристегивались ремнями безопасности. Но, действительно, меры для выполнения этих требований сегодня явно недостаточны. Это связано еще и с тем, что при разработке норм административного законодательства предлагаемые нами санкции депутаты не поддержали. В результате, как вы знаете, штраф за непристегнутые ремни у нас мизерный. Сейчас ГУ ГИБДД с рядом министерств и ведомств подготовило предложения, чтобы ужесточить санкции. Надеемся, теперь наши предложения будут учтены. И все же главное: водитель сам должен думать о том, как сохранить себе жизнь и здоровье, а не рассчитывать на административные меры.

Когда прекратится бесполезная процедура техосмотра – мы все давно привыкли покупать талон.

СЕРЕГА, МОСКВА

На наш взгляд, техосмотр – далеко не бесполезная процедура. Такой порядок существует во всем мире. Наш, кстати, соответствует Венскому Соглашению о единообразных условиях периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года.

Что касается «покупки» талона, то хочу напомнить, что УК РФ предусматривает ответственность как за получение взятки, так и за ее дачу.

КУДА ОБРАЩАТЬСЯ

Есть ли желание и возможности победить взяточников в погонах?

АЛЕКСАНДР, ТВЕРЬ

Безусловно. И такая работа ведется в последнее время постоянно. В службе Госавтоинспекции созданы контрольно-профилактические отделы (КПО), занятые выявлением и пресечением неправомерных действий сотрудников ГИБДД. Ежегодно эти отделы проводят свыше 12 тысяч контрольных мероприятий, где офицеры выступают и в качестве владельцев транспортных средств, и водителей. В прошлом году по результатам таких проверок было уволено более 600 человек, привлечено к дисциплинарной ответственности свыше 7 тысяч. За первое полугодие 2004 года – соответственно около 254 и 3,5 тысячи.

Во всех Управлениях (отделах) ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации установлены «телефоны доверия», их номера есть в каждом подразделении ГИБДД, на стационарных постах ДПС и патрульном автотранспорте. Более того, вся информация, опубликованная в СМИ и поступающая от водителей, проверяется, ее используют для контрольных проверок.

В то же время хочу обратить внимание на то, что очень часто взятки сотрудникам ГИБДД предлагают сами нарушители. В связи с этим за первое полугодие в Москве следственными подразделениями МВД возбуждено уже 183 уголовных дела. Так что есть о чем задуматься. Может, если не давать – то и брать не будут.

Во всех странах граждане могут обратиться в полицию, чтобы проинформировать о замеченных правонарушениях на дорогах. Куда можно у нас сообщить об этом, чтобы заявление имело реальные последствия?

ИЛЬЯ, МОСКВА

Во всех подразделениях ГИБДД на информационных щитах, на стационарных постах-пикетах ГАИ, на ветровых стеклах патрульных автомобилей мы размещаем телефоны дежурных служб и руководителей подразделений, куда каждый может позвонить и сообщить о фактах преступлений и правонарушений.

ИМЕЮТ ЛИ ПРАВО?

Могут ли меня останавливать для проверки документов сотрудники ППС и ОВО?

МИХАИЛ, ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Контроль за соблюдением водителями Правил дорожного движения входит в компетенцию только сотрудников Госавтоинспекции и

участковых инспекторов милиции. Сотрудники других служб могут привлекаться к такому контролю, когда вводятся в действие специальные планы, а также при выполнении совместных с Госавтоинспекцией заданий, связанных с общественным порядком и общественной безопасностью.

Разрешено ли инспекторам ГАИ нести службу на личном автотранспорте?

СЕРГЕЙ, ИЖЕВСК

Нормативные правовые акты не запрещают инспектору ДПС использовать личный автомобиль при несении службы.

Если меня остановил гаишник, имею ли я право снимать его действия на видеокамеру?

СТЕПАН, ЧЕЛЯБИНСК

Никаких запретов на такие действия не существует.

Имеет ли право сотрудник ГИБДД на стационарном посту проверять личные вещи водителя и пассажиров, включая дамские сумочки?

ЕВГЕНИЙ ЛАЗАРЕВ, ВЛАДИКАВКАЗ

Да. В соответствии с пунктом 2 ст. 11 Закона Российской Федерации «О милиции» и пункта 6.5.2 Наставления по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России сотруднику Госавтоинспекции дано право на личный досмотр лиц, их вещей, ручной клади и багажа.

ПРОВЕРКА НА ТРЕЗВОСТЬ

Насколько знаю, морякам при несении вахты на подводной лодке рекомендуется принимать красное сухое вино. Выходит, автомобиль более сложное техническое средство, чем подлодка? Не считаете ли вы, что, как и в Европе, надо разрешить небольшое количество сухого вина или пива?

ВЛАДИМИР, МОСКВА

Венской Конвенцией о дорожном движении 1968 года предписывается иметь в национальном законодательстве понятие «состояние опьянения» и установить предельный уровень содержания алкоголя в крови. У нас такого пока нет. Надеемся, что будет – это поможет более точно выявлять нетрезвых за рулем.

Инспектор заставил меня дышать в трубку и посчитал, что я пьян. Я потребовал экспертизы у врача. За руль моей машины сел сотрудник ГИБДД, и мы отправились в больницу. По дороге офицер влетел в яму, разбил мне бампер и фару. Обязан ли он возместить мне ущерб, тем более, что экспертиза установила, что я был трезв?

РУСТАМ

В данной ситуации сотрудник ГАИ не имел права управлять вашим транспортным средством, поскольку оно является вашей собственностью. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации № 759 (2003 г.) задержанное транспортное средство должно быть помещено на специально охраняемое место при помощи специализированного транспорта.

Если все-таки такой случай имел место – обращайтесь в суд за возмещением ущерба.

О ШТРАФАХ И НАРУШИТЕЛЯХ

Получил квитанцию об уплате штрафа, а в ней, как выяснилось, неправильные реквизиты. Что делать?

НИКИТА, МОСКВА

В любом отделении Сбербанка данные реквизиты должны быть. Постарайтесь их узнать, чтобы не пришлось платить в двойном размере или попасть под административный арест до 15 суток. Вам могут помочь и в ГИБДД, свяжитесь с сотрудниками того подразделения, в котором оформлялось ваше нарушение ПДД. Кстати, комиссионные при оплате штрафа платить не требуется.

Думаете ли наводить порядок на дорогах, в первую очередь принимать меры к пешеходам-нарушителям? Я что-то ни разу не видел, чтобы их штрафовали за грубые нарушения ПДД.

ВЛАДИМИР, КРАСНОДАР

Только за шесть месяцев нынешнего года сотрудники Госавтоинспекции пресекли без малого три миллиона нарушений ПДД пешеходами. Ну а порядок на дорогах надо наводить общими усилиями с участием и водителей, и пешеходов. Без этого вряд ли что получится.

ДОРОГИ, ДОРОГИ...

Есть ли хоть какие-то успехи в борьбе с «подставами» на дорогах? Мошенники изобретают все новые и новые способы. Что ГАИ может им противопоставить? Заранее спасибо и удачи вам в работе!

ВЛАДИМИР, КОРОЛЕВ

Самый действенный способ борьбы с «подставами» – четкое соблюдение требований Правил дорожного движения. Вызывайте сотрудников ГИБДД, не передвигайте машину с места ДТП, постарайтесь сохранить следы дорожно-транспортного происшествия. Если автомобиль застрахован, обязательно сообщите о случившемся в страховую компанию. Этими простыми действиями вы максимально обезопасите себя от последствий после встреч с дорожными мошенниками.

Почему на постах ДПС устанавливается знак «Стоп», хотя ПДД этого не предусматривают?

ЕВГЕНИЙ, СЫЗРАНЬ

В обычном режиме работы дорожный знак 2.5. на постах ДПС применяться не должен. По фактам необоснованно вводимых ограничений движения, в том числе временных, в зонах ответственности стационарных постов ДПС, мы принимаем меры. Я дал даже специальное поручение по этому поводу всем руководителям управлений, отделов ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации.

ДЕНЬ ВЕЖЛИВОСТИ С ЯПОНСКИМ АКЦЕНТОМ



Инициатива журнала «За рулем» провести День вежливости привлекла внимание и иностранцев, проживающих в России. Одним из тех, кто безоговорочно поддержал «зарулевское» начинание, был представитель компании «Субару» в Москве г-н Кадзуси Иошида.

– Я всегда стараюсь быть вежливым за рулем. Но мне очень понравилась идея журнала, и я ее полностью разделяю. Постараюсь сегодня превзойти самого себя. Мне немножко непривычно ездить днем с включенным светом, но поеду. По дороге на работу обращал внимание на встречные машины, чтобы понять, много ли людей принимают участие в Дне вежливости. Ехал по Садовому кольцу, и, как мне показалось, таких водителей было не так уж и мало.

На мой взгляд, в опроснике «За рулем» нужно было внести дополнение о ремнях безопасности. Считаю, если водитель думает о собственной безопасности, то это передается и окружающим. Если же он безразличен к себе, то не может быть вежлив по отношению к другим. Такой человек склонен к нарушению правил движения.

Итак, «За рулем» предложил в День вежливости ездить с включенным ближним светом. Я бы добавил, и с пристегнутыми ремнями безопасности.

– Ну а что у г-на Иошида-сан получилось с заполненной таблицей баллов ЗР (№ 7, с. 26)? 17 баллов. Отличный показатель! Интересно, а в Японии проводят подобные Дни вежливости водителей?

– Дни вежливости нет, но недели безопасного движения – да. Однако организует их сама дорожная полиция. Приглашают известных японских артистов или телеведущих. Иногда их назначают начальниками японской ГАИ на это время. Бывает, они надевают униформу и выходят на улицу, останавливают нарушителей. Все для того, чтобы привлечь внимание к этой жизненно важной теме.

– Глядя на опросник «За рулем», отметьте, пожалуйста, что из приведенных примеров поведения может быть и в Японии, а что там категорически неприемлемо?

– Мигалки в Японии включают безукоризненно. Но вот, к сожалению, сам видел, как на островах кидают мусор и окурки из окон. В целом все, о чем написано в журнале, случается и в Японии. Другое дело, как часто, какие масштабы принимает явление. Но в Японии все ездят с пристегнутыми ремнями, хотя лет десять назад ситуация была совершенно иной.

КАК ЭТО БЫЛО В МЮНХЕНЕ

НОРБЕРТ ХОББХАН

От моего главного редактора получил задание: провести День вежливости «За рулем» в Мюнхене, столице Баварии. Тотчас же стало ясно: столкнусь с непониманием – «За рулем», к сожалению, в Мюнхене не читают. Тем любопытнее было посмотреть, как коллеги-автомобилисты отреагируют на мою особенную вежливость.

Сел за руль с твердым намерением быть сегодня хорошим и добрым. С утра на своем «Мерседесе» поехал в центр города. Первая «зебра», вижу женщину с коляской еще метра за два до подхода к переходу. В обычный день прибавил бы немного газа и пролетел мимо, не помешав ей, но сегодня… Я остановился и, улыбаясь, жестом предложил ей перейти улицу. О, этот неверящий, растерянный взгляд: что это за тип? А тем временем сзади возмущенные гудки следующего автомобиля.

Практически добравшись до цели, начинаю искать место для парковки. В центре Мюнхена это тяжкая процедура. Здесь не бывает ни друзей, ни любимых. Символический нож в зубах! Ценятся лишь острый глаз да несгибаемая воля к победе. Но сегодня я не хочу участвовать в этом. Зазор, в который я бы удачно влез, открылся. Дама за рулем «Гольфа» передо мной, очевидно, тоже заметила его, но она почти проскочила мимо. В «обычный» день это значило бы для нее: не повезло, дорогая, это мое место для парковки. Сегодня я притормозил, включил задний ход и показал ей рукой, улыбаясь, что признаю ее первенство. Разве я не благородный джентльмен? В ответ удостоился снисходительного взгляда: такая крутая тачка, а парковаться не умеешь? Да, быть вежливым на улицах Мюнхена непросто.

После обеда у меня назначена встреча возле офиса, и тут пришла в голову идея: поменять авто и проверить реакцию на мою вежливость с помощью ослепительно чистого ярко-красного «Жука»-кабриолета. Вероятнее всего, думал я, просто не ожидают дружественного поведения на дороге от пилота «звездного» автомобиля? И впрямь, пожилой господин, стоящий у перехода, мило кивнул мне, когда я притормозил перед ним. Ну а потом пошло другое, и я собрал просто урожай оценивающих взглядов. Это был большой вседорожник с его «я и так всегда имею преимущество», грузовик: «ты, насекомое, раздавлю, если не пропустишь», и даже суперстильная блондинка в мини-юбке, которую я пропустил при въезде на улицу, ясно дала понять: чудак, проезжай!

Похоже, быть дружелюбным в Мюнхене немодно. Я и сам себе казался немного, мягко говоря, неадекватным. И тут в голову пришла гениальная мысль. Что, если люди узнают, что быть дружелюбным и вежливым – это мое специальное задание?! Тут же назад,



в офис, вырезаю из июльского номера ЗР разворот с акцией «День вежливости «За рулем». Наклеил на левое заднее стекло. На ветровое и заднее стекла поместил логотип журнала, написав его кириллицей. Вот так уже лучше, подумал я и помчался в район российского консульства, где, полагал, много понимающих по-русски.

Я встал в очередь страждущих найти свободное место на паркинге и с дружелюбной улыбкой стал пропускать практически каждого. Успех был огромен. И всякий раз происходило одно и то же: сначала ловил недоуменный взгляд, а потом, когда мнимый соперник за место узнавал логотип «За рулем», следовал просто шквал непонятных мне русских слов. И если учесть, как много было улыбок и энергичных кивков головой, то выражали большую радость и благодарность. Некоторые даже включали ближний свет фар.

Была ли это реакция на мои добрые намерения или русские просто более дружелюбные водители? Русь, дай ответ… □

AGRESĪVIEM ŠOFERIEM ir maziņš... ... IQ KOEFICIENTS

УДЕЛ ТУПОГОЛОВЫХ

СЕРГЕЙ КЛОЧКОВ

– Это что – реклама молотков?

Нет, плакат на подъезде к Риге мало походил на рекламу. Скорее всего, вновь агитируют за повышение безопасности на дорогах. Вспоминаем латышский – да, так и есть. Плакат сообщает нам, что «У агрессивного водителя – маленький IQ»…

Поскольку Латвия вступила в Евросоюз, то и Правила дорожного движения существенно меняются. Раньше действовало 20 статей административного кодекса, подразумевающих 29 санкций, применяемых к нарушителям. Теперь число статей выросло до 50, а количество санкций – аж до 241! А рекламный щит – всего лишь участник новой кампании.

Честно говоря, в Латвии и без евросоюзов не больно-то понарушаешь… Проблемой парковки ведают парковочные автоматы – цена зависит от расстояния до центра города. Нарушил – изучай квитанцию в водонепроницаемой упаковке, которую тебе приклеят на ветровое стекло. Заполнять при оплате ничего не нужно – все уже занесено в отрывной талон: машина «под колпаком». Пока не заплатишь, данные из базы компьютера не исчезнут, а потому ни продать, ни переоформить машину не удастся. А если раздумья типа «платить-не платить» затянутся более чем на десять суток, придется познакомиться с судебным исполнителем. Кстати, каждый житель Латвии имеет свой персональный код. Угодив в «черный список» неплательщиков, ты просто не сможешь взять кредит в банке или покинуть страну.

Перейдем к конкретным цифрам. Сумма штрафа за неверно припаркованный автомобиль составляет здесь в пересчете на нашу валюту примерно 600 руб. – это если сказать: «Извините!» и уплатить сразу. В противном случае сумма, как правило, удваивается. Что касается выпивки, то допустимый предел алкоголя в крови водителей ав-



Местные гаишники для езды по центру города предпочитают скутер.

томобилей здесь – 0,5 промилле, а у обладателей двухколесной техники (кстати, для них обязательны «права»!) – 1 промилле. Для новичков требования строже – при стаже вождения менее двух лет нужно уложиться в 0,2 промилле. Если пьяница за рулем вообще не имеет «прав» – бывает и такое, то на него не только налагается штраф: он лишается возможности сдавать на «права» в течение того срока, на который он был бы их лишен!

Наказание за пьянку – опять-таки в привычных нам рублях – выглядит так. Максимальное наказание для велосипедистов с «правами» – 1500 руб., без «прав» – 2300 руб. Поддатый водитель автомобиля рискует сильнее – его ждет наказание размером до 27 000 руб. и лишение «прав» на три года. Точно такие же санкции будут применены к тем, кто вздумает отказаться от экспертизы.

О скорости – разговор особый. Ее превышение в населенных пунктах карается вдвое строже, чем на трассе – при этом размер наказания зависит от категории транспортного средства. С водителей большегрузных автомобилей (свыше 7,5 тонны) и автобусов спросят строже, чем с обладателя легковушки. За превышение скорости в «населенке» на 51 км/ч вам придется расстаться с суммой в 4200 руб. – более того, у вас отберут «права» на один – три месяца. А любимое развлечение россиян в виде объезда пробок по «встречке», а также «шныряние» из ряда в ряд здесь оцениваются в 10 000 руб.



Автопарк одного из полицейских участков. Между прочим, все машины разные...

После знакомства с местными обычаями методом «полного погружения» смысл упомянутого в начале плаката предстает немножко в ином свете. Увы – агрессивный водитель здесь действительно воспринимается большинством как человек с низким коэффициентом умственного развития. Почему «увы»? Да потому, что немножко завидно – у нас-то их за «крутых» держат... □

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: **ДМИТРИЙ МИТРОШИН.** ИЛЛЮСТРАЦИИ: **СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ**



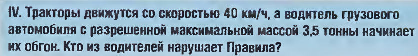
I. Водитель легкового автомобиля проскочил въезд на АЗС. Он:
1 – вправе двигаться задним ходом, уступив дорогу грузовому автомобилю
2 – вправе двигаться задним ходом, имея приоритет по отношению к грузовому автомобилю
3 – не имеет права двигаться задним ходом



II. Первый трамвай уже отошел от места остановки, второй только к нему подходит. У каких пассажиров преимущество перед водителем автомобиля?
4 – у всех
5 – только у тех, кто идет от места остановки к тротуару
6 – ни у кого преимущества нет



III. Разрешено ли водителю маршрутного такси «подобрать» пассажиров?
7 – да, если расстояние до пассажиров более 100 м
8 – да, если расстояние до пассажиров менее 100 м
9 – нет



IV. Тракторы движутся со скоростью 40 км/ч, а водитель грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой 3,5 тонны начинает их обгон. Кто из водителей нарушает Правила?
10 – все
11 – водитель второго трактора и грузового автомобиля
12 – водители обоих тракторов
13 – водитель грузового автомобиля





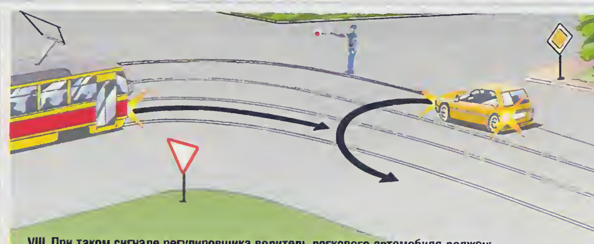
V. Кто из водителей нарушает Правила, выполняя маневр?
14 – водитель легкового автомобиля
15 – водители автомобилей
16 – водители легкового автомобиля и мопеда
17 – все водители



VI. Световая сигнализация на переезде выключена. Имеет ли право водитель пожарного автомобиля, объехав шлагбаум, пересечь переезд?
18 – да
19 – да, включив дополнительно к проблесковому маячку специальный звуковой сигнал
20 – нет

VII. Нарушает ли Правила водитель тягача, двигаясь по данной полосе с максимально разрешенной при буксировке скоростью?
21 – нет, только если производит обгон
22 – нет
23 – да





VIII. При таком сигнале регулировщика водитель легкового автомобиля должен:
24 – повернув, остановиться у края проезжей части
25 – развернуться, предоставив преимущество трамваю
26 – развернуться первым

Ответы на с. 313

СКОЛЬКО ТЕРПЕТЬ ПОТЕРПЕВШЕМУ?

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

ИСКАТЬ ЭКСПЕРТА – ДЕЛО ЗРЯШНОЕ

«Попал в ДТП. Автомобиль поврежден. У виновника полис ОСАГО. Но уже третий месяц не могу получить компенсацию»…

Типичная жалоба. А ведь статья 13 Закона об ОСАГО гласит: страховщик обязан произвести выплату потерпевшему или дать ему мотивированный отказ в течение 15 дней с момента получения его заявления и приложенных к нему документов. Собака зарыта в последних словах: отсчет времени начнется лишь тогда, когда удастся добыть и сдать в страховую компанию все нужные бумаги.

Чтобы как-то стимулировать это ведомство, страховщики отчисляют ему в фонд безопасности движения 1% денег, собранных за полисы ОСАГО. Эффект незаметен. Впрочем, ради справедливости стоит напомнить, что число регистрируемых мелких ДТП скакнуло с введением автогражданки в 2,5 раза…

Но вот наконец получены три вожделенных документа: справка о ДТП по форме 31, копия протокола ДТП и постановление об административном правонарушении. По логике, теперь надо ехать к независимому эксперту для осмотра автомобиля и оценки ущерба. Но стоп! Не делай этого – потеряешь время и деньги. Страховщики признают заключения только тех независимых экспертов, с которыми у них есть договоры. Возражать бессмысленно: организация экспертизы является, согласно Закону, обязанностью страховой компании. Одно утешение – услуги эксперта оплачивает при этом она.

Терпи, потерпевший! Тебя ждут длиннющие очереди в группу разбора ГИБДД.

– Дело в том, что рынок независимой экспертизы складывался стихийно, – сказал нам заместитель генерального директора страхового общества «РЕСО-Гарантия» Игорь Иванов. – Не было, да и до сих пор еще нет, единых стандартов и нормативов. К тому же эксперту часто платили в процентах от насчитанного, что побуждало его завышать сумму ущерба. Мы предлагаем потерпевшему на выбор несколько автоэкспертных бюро, которые работают по нормальным, понятным стандартам.

– Но ведь клиент, в свою очередь, вправе подозревать, что рекомендуемый страховой компанией эксперт занизит ущерб?

– Вот так и происходят задержки с выплатами, – вздыхает Игорь Евгеньевич. – Клиент, считающий, что его обманывают, спорит и пишет жалобы. А ведь разумнее, если на то пошло, получить начисленную страховщиком сумму и потребовать через суд разницу. Не буду говорить обо всех компаниях, но наша обычно выигрывает такие дела. Потому что может обосновать со ссылкой на справочники НАМИ и т. п. методику расчетов.

СТРАХОВАЯ ФЕМИДА

Пока гром не грянет, мужик не перекрестится. И не станет внимательно читать правила ОСАГО. Почему-то многим кажется, что выдаваемый вместе с полисом бланк извещения о ДТП не надо заполнять, если имеется аналогичный протокол ГИБДД. Это заблуждение чревато для потерпевшего большой морокой.

Водители транспортных средств, причастные к ДТП, обязаны заполнить бланк извещения о нем и передать в течение пяти рабочих дней страховщику (пункты 41 и 43 правил ОСАГО). Если это не сделано, задержка страховой выплаты практически неизбежна.

Чем же важен этот документ (так называемый «европейский протокол»)? Дело в том, что ГИБДД устанавливает нарушителя Правил, но не виновника ущерба. А это, вообще говоря, вещи разные. Классический пример: кто-то припарковал машину в неположенном месте, а другой водитель, превысив скорость, в нее врезался. Оба нарушили, но оба ли виновны?

– Если подходить к определению вины формально, всех надо отправлять в суд, – говорит начальник управления урегулирования убытков «Ингосстраха» Сергей Мамаев. – Но это значило бы усложнить жизнь и потерпевшему, и страхователю, и страховщику. Волокита затянулась бы на годы. Поэтому лицо, ответственное за причинение вреда, определяет страховая компания, анализируя информацию о ДТП. Ей, как и в суде, необходимо выслушать обе стороны. А значит, они должны изложить свое видение происшедшего – совпадающее или нет – на том самом бланке. Или, на худой конец, на простом листе бумаги. Для нас важно, чтобы там была схема ДТП, информация об автомобилях и о тех, кто ими управлял. Ну и, конечно, подписи сторон.

– А что вы посоветуете, если страхователь отказался заполнять извещение?

– В ГИБДД лежит его объяснение. Пусть потерпевший постарается получить копию. Мы в таких случаях готовы официально ее запросить.

МОЛВА-КОРМИЛИЦА

Итак, сроки выплаты в немалой степени зависят от самого потерпевшего. Надо лишь заранее, пока ты им не стал, изучить правила игры (сиречь правила ОСАГО).

Ну а главный игрок, страховщик? Старается ли он сберечь наше время и нервы? Или же, как считают пессимисты, сознательно оттягивает страховые выплаты?

Отбросим последнюю версию – серьезным компаниям репутация много дороже процентов, которые можно «накрутить» на чужих деньгах: добрая молва кормит!

(Все ли 170 компаний, занимающихся ОСАГО, серьезны – отдельный вопрос, но паршивая овца в таком стаде долго не протянет.)

Многочасовых очередей из потерпевших не избежали поначалу даже лидеры страхового рынка. Какая уж тут добрая молва – сплошные скандалы! У страховщиков есть оправдание: острая нехватка экспертов-операторов, которые готовят дело к выплате, но измученным клиентам это «по барабану». Приходится искать новые технологии. Весьма оригинальную начал применять «Ингосстрах». Независимые эксперты, с которыми он работает, помимо оценки повреждений помогают потерпевшим подготовить пакет необходимых документов (пока это делается только в Москве).

Есть и простой способ сократить очереди – информировать клиентов по телефону или на сайте страховой компании о порядке урегулирования убытков. Такую возможность предоставляют не все страховщики, но если она существует, то грех не воспользоваться. Пора отказываться от застарелой привычки выяснять все «живьем» и «в порядке общей очереди»…

Дорогие потерпевшие, берегите себя! □

ДЕЛО О КУЧКЕ ГРЯЗИ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН

ЧЕМ ЗАКОНЧИЛСЯ ВИЗИТ НА РЫНОК

В тот день Ильдар А. решил устроить себе выходной – домашних дел накопилось немало. Да и супруга уже не раз пилила: пора съездить на строительный рынок, купить обои – ремонт в новой квартире идет полным ходом… Служебные дела позволяли: сначала махнули на один «стройрынок», потом на другой, а по пути решили заскочить и на продовольственный. Чтобы подъехать к нему, надо повернуть налево: Ильдар включил поворотник и остановился. Но не прошло и десяти секунд, как почувствовал скользящий, но довольно ощутимый удар – переднее левое крыло его ФИАТа зацепила «31-я» «Волга» с синими номерами. Из остановившейся метрах в двадцати машины вышли двое в милицейской форме и принялись осматривать царапины «Волги». Потом старший из них, с погонами подполковника, двинулся на Ильдара и с ходу стал во всем его винить – не включил указатель поворота, при перестроении резко вильнул в сторону, и пошло-поехало. От неожиданного напора А. сразу не нашелся что возразить – уж очень активен был служитель порядка. «Сейчас гаишники приедут и увидишь, кто прав!» – закончил свой монолог милицейский офицер и сел в машину.

Экипаж ДПС подъехал довольно быстро – видимо, его вызвали по рации из служебной машины. Подполковник дал указания своему водителю и уехал на прибывшей за ним другой «Волге». Обычные измерения рулеткой, фотографирование сотрудниками ДПС места происшествия и повреждений автомобилей – оформление происшествия не заняло много времени.

Спустя четверть часа Ильдару предложили подписать схему дорожно-транспортного происшествия. Помня советы ЗР не пренебрегать в этом случае даже мелочами, он обратил внимание на то, что после удара из-под крыла ФИАТа вывалилось несколько кусков засохшей грязи; они так и лежали у переднего колеса, но вот на схеме их не оказалось. «Зачем всякую ерунду рисовать, когда здесь и так все ясно», – пробурчал инспектор, но А. настоял, и кучку осыпавшейся грязи все-таки обозначили. Как выяснилось потом, очень кстати.

Когда машины убрали с проезжей части и водители написали объяснения, гаишник пригласил Ильдара к себе в машину, где объявил, что составляет на него протокол. «Как же так? Я же стоял на месте и меня ударила «Волга», – возмутился пострадавший. На что инспектор ответил заученной фразой: «В группе разбора разберутся». В результате на свет появился протокол с таким текстом. «Водитель Ильдар А. … перед поворотом, перестроением налево, не включил левый указатель поворота, не убедился в безопасности маневра, в результате чего совершил столкновение с а/м ГАЗ-3110 г/номер м 0082 50 под управлением Филатова Н. М., движущегося слева в попутном направлении». На языке Правил дорожного движения это означает: не было выполнено требование пункта 8.1. Разбор был назначен спустя неделю.

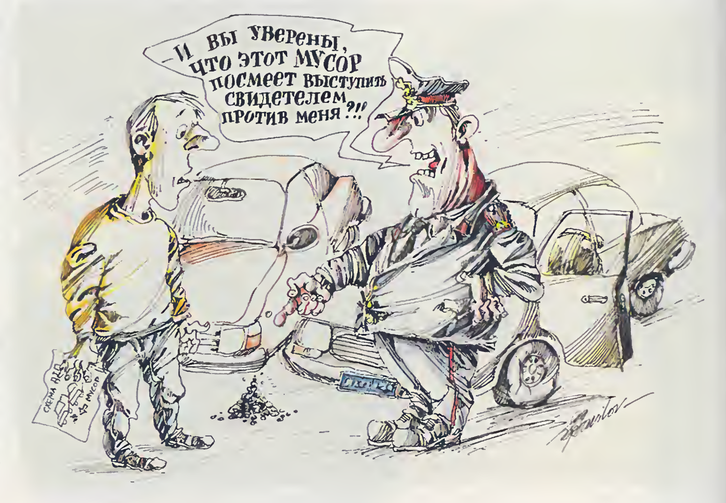
МИЛИЦИОНЕР ФИЛАТОВ НА РАЗБОР НЕ ЯВИЛСЯ

Решив, что с таким протоколом в ГАИ он окажется мальчиком для битья, Ильдар пришел за советом в редакцию и попросил, чтобы кто-то сопровождал его в группе разбора. Как это часто бывает, времени, чтобы досконально изучить материалы дела и подготовиться к защите, не было; единственное, что успел – оформить у нотариуса доверенность на право представлять интересы Ильдара в качестве защитника. Без этого документа в ГАИ с юристом даже не стали бы разговаривать.

Разбор назначили на 11 часов, но г-н Филатов не явился – видимо, посчитал ненужным терять время, когда «и так все ясно». У Ильдара было двое свидетелей, но их мы решили пока не приглашать – при необходимости заявим соответствующее ходатайство. Кстати, так можно будет выиграть время для тщательного изучения материалов дела.

У двери отдела образовалась большая очередь. Это грозило потерей целого дня в ГАИ, что нас никак не устраивало, и мы написали ходатайство начальнику отдела ГИБДД: «В связи с большой очередью попасть в указанное время в кабинет № 311 было невозможно, поэтому, в соответствии со статьей 25.1 КоАП РФ, просим назначить новую дату рассмотрения нашего дела, о чем уведомить водителя А. в установленном порядке». С такой бумагой (составленной в двух экземплярах!) мы отправились к начальнику отдела. Его на месте не оказалось, нас принял заместитель, и уже через пять минут мы сидели в группе разбора. Нам повезло.

Первое – надо было внимательно ознакомиться с материалами дела, о чем я сразу и заявил. Меня, пусть это не удивляет, интересовало, в первую очередь, отражена ли в схеме та самая кучка грязи и место ее расположения. Это было отнюдь не праздное любопытство. При столкновениях автомобилей обычно образуется осыпь грязи, как это имело место и в нашем случае, но, если бы автомобиль Ильдара в момент столкновения двигался, он бы эту осыпь непременно переехал. По схеме же было четко видно: грязь осыпа-



лась кучкой в нескольких сантиметрах перед колесом. А раз так, то никакого маневра Ильдар не совершал; может, только собирался это сделать. Поэтому и пункт 8.1 к нему неприменим. Конечно, на одном этом защиту построить нельзя, но данное обстоятельство существенно облегчало задачу.

Весьма помогли и фотографии места происшествия, которые сделал сотрудник ГИБДД (к сожалению, камеры у них встречаются довольно редко, даже в Москве). На снимках отчетливо видно, что «Волга» находится на встречной полосе. Вот только вменить это в вину ее водителю было невозможно. Из схемы происшествия следовало, что дорога хоть и была шириной около 12 метров, разметки не имела. А раз так, то водители самостоятельно определяют количество полос. Значит, формально водитель «Волги» мог считать дорогу двухполосной, а в этом случае выезжать на «встречку» Правилами не запрещено.

КТО ЛУЧШЕ ЗНАЕТ ПДД

Разбор происшествия напоминал соревнования по знанию Правил дорожного движения. Основным доводом милиционера было то, что ФИАТ стоял под углом к краю проезжей части и даже если и не двигался, то все равно его водитель нарушал пункт 8.1 Правил, так как должен был убедиться в безопасности своего маневра заранее. Мы же доказывали, что водитель «Волги», перед тем как выезжать на встречную полосу, тоже должен был убедиться в безопасности своего маневра (тот же пункт 8.1) и вообще обязан действовать «таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда» (пункт 1.5 ПДД).

Очень на руку нам сыграли и показания водителя «Волги». В объяснении он написал, что Ильдар «шарахнулся» от автобуса, который стоял на остановке и ударил «Волгу» в заднюю дверь. Опровергнуть это можно было только при помощи свидетелей. После почти часа жарких споров мы отправились смотреть повреждения ФИАТа. Но тщательный осмотр не дал ничего. В конце концов, руководитель группы разбора принял решение перенести встречу на неделю и обязательно вызвать второго участника ДТП.

Через неделю мы были в ГАИ уже во всеоружии. Предварительно составили ходатайство о допросе двух свидетелей – супруги Ильдара, с которой он ехал в машине, и работника рынка (он присутствовал при инциденте). Вообще-то, обязанность водителей искать свидетелей дорожно-транспортного происшествия закреплена пунктом 2.5. К сожалению, редко кто об этом вспоминает. А юридически показания свидетелей, будь то близкие родственники или абсолютно незнакомые люди, равны (статья 26.11).

К нашему удивлению, водитель-милиционер вновь в ГАИ не явился. Видимо, это сыграло решающую роль. Через минуту было подписано постановление: производство по делу прекратить ввиду отсутствия в действиях А. состава административного правонарушения.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Можно было бы, конечно, бодро написать, что, мол, «в очередной раз справедливость восторжествовала», что подполковник милиции посрамлен. Только вот стопроцентной победой результат не назовешь. Фактический виновник аварии оказался безнаказанным. К тому же участники ДТП находились в разных условиях. Первоначальный протокол, составленный на Ильдара А. (фактически незаконный, как показал разбор), если бы его не отменили, стал бы основанием для выплаты страховой компанией Ильдара стоимости ремонта «Волги». А значит, в будущем году ему пришлось бы платить за свою страховку больше. Водителю же «Волги» вообще до страховки дела нет – машина-то государственная!

Когда мы вышли из ГАИ, Ильдар рассказал, что сегодня снова видел ту же «Волгу» № м 0082 50. Точно так же «впритирку» она объехала его ФИАТ по встречной полосе и умчалась, пока Ильдар и другие стояли у светофора в ожидании зеленого света. Так что кому-то неприятности еще предстоят. □

ПРИЕМЫ ДАЛЬНЕГО БОЯ

ЭДУАРД КРАВЦОВ



В телесериале «Дальнобойщики» дорога всегда пустая и ровная, обочина – широкая, на улице – вечное лето, а машина ни разу не ломается. А у меня позади – 15 лет и более 800 000 км настоящего «дальнобоя», да и на учителей повезло. От них и понял, что существует такая жизнь, которая называется «трасса». Здесь свои законы и своя особая аура.

Короче, возникла потребность написать правду.

НЕ ВСЕ ЗНАКИ ОДИНАКОВО ВРЕДНЫ

Часто трасса наполняется людьми, в кои-то веки отважившимися на единственный поход за впечатлениями. И за экономией – если втроем, то получается дешевле поезда. Многострадальные М2, М4, М5 начинают ломиться от широчайшего спектра номерных знаков. И...

И – аварии, аварии... Очень много – бессмысленных, глупых! Порой аж выть хочется: «Ну почему?!» Это же элементарно – почему ты все сделал не так? Но назад не вернуть – трасса жестко требует соблюдения своих законов. Замечу – простых и логичных.

Причем тут какие-то законы, когда есть ПДД? Так ведь наша загадочная русская душа поселена Богом в страну чудес... Вон – прямой, как стрела, участок между Заинском и Челнами: висит знак «40», зона действия что-то около полутора километров. Никто не знает, зачем он тут висит – даже татарская ГИБДД не знает... И нарушают тут все, потому что знак выглядит глупо, а мы – умные: подчиняться дурацким требованиям не будем. А поскольку таких ляпов полно, то нарушаем уже сознательно: раз, другой, третий... Не замечаем, что обгон запрещен, игнорируем «сплошную» в закрытом повороте... На «140» обходим идущего «120», который сам уже объезжает двух коров – а на «встречке» видим брошенную тележку от трактора...

Смешно? А вот моему знакомому смешно не было – сам-то чудом уцелел, но машина – в хлам... И не пугаю я никого – сам «40» никогда там не ехал. Просто запомните – грань разумного уже стерта... И уходит педаль газа все глубже «в пол» – вдруг велосипедисты засмеют?

Ладно, теперь о правилах. Начнем с обгона.

ЧЕРНЫЕ КРЕСТЫ

Главная причина смерти и увечий на трассе – неграмотный обгон!

Специалистам, исследующим поведение водителей, известен синдром «эйфории первого года вождения» – ЗР об этом писал. Кажется, что ты – самый ловкий и умелый, машина под тобой – самая мощная, а ДТП – это ну никак не про тебя. Пассажиры в таких машинах сидят с белыми лицами. Амбиции, показуха, самодовольство – типичные проявления непрофессионализма. Потому что обгон существует всего лишь для поддержания выбранного скоростного режима – и никаких эмоций по отношению к обгоняемому «драндулету»!

Обгон должен быть подготовлен и просчитан – у опытного водителя на это уходят доли секунды. «Чайники» обычно долго висят на хвосте и никак не могут решиться... Но лучше уж так, чем бесшабашно «давить на гашетку». Рекомендую всем несложное упражнение, которое сам освоил далеко не сразу. Заметив встречную машину, попытайтесь угадать место на дороге, где вы с ней разъедетесь. Следующая ступень мастерства – определение точки, где вы догоните машину, идущую впереди. При планировании обгонов такой тренинг очень вам поможет.

Если есть хоть малейшая неуверенность в успехе – откажитесь! И категорически забудьте про обгоны в «закрытых» поворотах! То же можно сказать про обгоны на подъемах и перед

Главная причина смерти и увечий на трассе – неграмотный обгон! Амбиции, показуха – типичные проявления непрофессионализма.

спусками: всегда существует опасность не разглядеть небольшую ложбинку… И спуском-то не назовешь, а здесь умещается встречная машина по самую крышу! В общем, запомните: если встречной машины не видно, это не значит, что ее нет! А в снег, гололед и при сильном дожде не обгоняйте в крутых поворотах, даже если они хорошо просматриваются – это может закончиться кульбитом в кювет.

Начинайте готовить обгон заранее. Метров за 80–100 выдвиньтесь на осевую и оцените обстановку впереди. Путь свободен – обгоняйте, не снижая скорости. Есть встречная – вернитесь на свою полосу и двигайтесь за обгоняемым на расстоянии 30–40 метров, чтобы после разъезда со встречной снова можно было безопасно выйти на осевую и осмотреться. Не приближайтесь к обгоняемому вплотную, иначе придется «вываливаться» в неизвестность. Если обгоняете вслед за машиной, идущей впереди вас, то выберите положение на шоссе таким, чтобы в просвет видеть встречную полосу – контроль над ней должен быть полным!

Кстати, специально для тех, кто любит на обгонах пристраиваться за long vehicle, то есть за чем-то длинным. Дескать, пока автопоезд вернет свое «туловище» на место, успеем спрятаться за ним. Допустим, а вдруг он испугается чего-то и начнет тормозить? Ваш обгон может закончиться под его противоподкатным брусом – такие случаи бывали.

В ЗР был как-то описан один прием – мол, при обгоне, когда разъезжаешься со встречным впритирку, включи чуть раньше правый поворотник, чтобы тот успокоился… Категорически не согласен! Это можно делать только тогда, когда разъезд безопасен, но тот уже волнуется и мигает «дальним». А когда разъезжаешься «на тоненьких,» то лучше самому мигнуть фарами, чтобы встречный чуть притормозил, пропуская тебя.

И, наконец, главное правило – всегда заканчивайте начатый обгон! Не уверен – не начинай, начал – иди до конца! Ни обгоняемый, ни встречный не хотят быть участниками аварии. Посигнальте – притормозят, пропустят. А теперь представьте, что вы начали метаться, дойдя до середины фуры… Начинаете тормозить, а обгоняемый без лишних просьб тоже замедляется, помогая быстрее его опередить… А встречный надеется до последнего, что ты успеешь. Итог – гора трупов и жести.

И еще: никогда, даже уворачиваясь от лобового удара, не съезжайте на левую обочину! Психологически это тяжело – ведь справа у тебя обгоняемый. Но стоит только свернуть налево, и удар со встречным произойдет именно там! Таких аварий я видел множество. Ваша обочина – только правая, левую оставь встречному! Жмись к обгоняемому ближе, сигналь! Лучше пообдирать бока, чем бампер в бампер… Кстати, когда на вас мчится такой балбес, советую перед уходом на обочину включить правый поворотник. Это должно помочь ему сориентироваться и предостеречь от выезда на вашу обочину. И вообще – старайтесь вести себя так, чтобы водители остальных машин понимали вас правильно. Но не дай вам бог попадать в такие передряги. Черные кресты вдоль трассы очень дисциплинируют…

У Сызрани, в помещении поста ДПС, висел плакатик: «Обгон на подъеме – преступление!». Банально, но правильно: преступление – и никак иначе. Ведь ты отвечаешь за все происходящее и подвергаешь опасности жизнь людей, сидящих в твоей машине, ставишь на карту будущее родных, оставшихся дома, да еще к тому же угрожаешь тем, кто едет навстречу. В Шацке на крутом повороте висит щит – «Тебя ждут дома!». Очень впечатляет и заставляет задуматься. Обгон – как водка, которую всю не выпьешь. Всех не обгонишь.

Вторая после обгона причина ДТП – это сон, вызванный многочасовой усталостью. Но о том, как с ним бороться, как изучить язык трассы, поговорим в следующий раз. ■

ОСТОРОЖНО – ЦВЕТЫ ЖИЗНИ!

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

«Водитель, сбавь скорость! Ребенок, переходящий дорогу, может быть твоим сыном!»

Говорят, что плакат с таким призывом висит где-то на далекой чилийской дороге. Трудно сказать, кто первым его сочинил, однако нечто похожее можно встретить и у нас – например, в Калужской губернии (фото). Стало быть, и заокеанские латинос, и мы озабочены схожими проблемами – потому и мыслим одинаково…

Конечно, есть священное писание – ПДД. Там оговорены обязанности пешеходов и водителей, расписаны полномочия различных знаков, расставлены нужные акценты. Однако вновь наступает 1 сентября, дорога снова наполнится непредсказуемой детворой – и в какой-то момент времени опять раздастся визг тормозов… Нет, не будем «каркать» – лучше ознакомимся с недавним письмом из «зарулевской почты». Казалось бы – не в тему, но…





«…Мне тут не повезло: в прошлом году выбрали председателем на дачах. Ну – начал порядок наводить потихоньку, сдуру даже стал выпускать информационный листок. Так вот, могу утверждать с уверенностью: если долдонить одно и то же – начинает работать! Например: много писал о том, что, мол, на дачах не надо шуметь – так ведь стало тише! Музыку из авто приглушили, песни стали орать в доме, а не на улице на всю кукуевскую…

К чему я это? А к тому, что журнал мало уделяет внимания обычным правилам дорожного движения. В моем понимании надо из номера в номер повторять прописные истины. Например – о правилах проезда многополосных круговых перекрестков. Ну, задолбали: въезжаешь – режут, выезжаешь – режут. Не говоря о том, что когда машина по кругу в левой полосе идет, а ты въезжаешь, чтобы тут же уйти направо, то никому не мешаешь, а те сигналят. Идиоты!!! Конечно, надо и более сложные случаи рассматривать, но и воспитанием нужно заниматься постоянно – это каждодневный труд…

С уважением, ФОНИН ПАВЕЛ»

Причем тут дети? А притом, что читатель, пожалуй, прав – прописные истины надо повторять и «долдонить»! В конце концов, если подобная нудность спасет хоть одну детскую жизнь, то она того стоит!

Добились же педантичные немцы беспрекословного подчинения своему дорожному распорядку – даже непонятные для нас светофорчики с двумя красными сигналами на пешеходных переходах повесили (фото). Потому что меры безопасности не бывают чрезмерными – как говорится, лучше перебдеть, чем недобдеть.

Что ж, в преддверии Дня знаний повторим очевидный, казалось бы, призыв еще раз…

**ВОДИТЕЛИ!
ПОЖАЛУЙСТА,
БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ
НА ДОРОГЕ!
НЕ ЛОМАЙТЕ ЖИЗНЬ
НИ ДЕТЯМ,
НИ СЕБЕ!**

И не только 1 сентября…

«ЯПОНЦЫ» НА КРАЮ ЕВРОПЫ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Пробег наметился как-то сам собой: один из нас родом из Свердловска, ныне Екатеринбурга, другой никогда не был в тамошних краях. Почему бы не совместить воспоминания далекого детства и желание познакомиться с уральской землей поближе? Это повод, а вот истинная причина: дать реальную нагрузку редакционной парочке – «Тойота-Королла» и «Мицубиси-Лансер», до этого исправно наматывающей километры в ближнем и дальнем Подмосковье. Еще – пройти ТО где-нибудь подальше от столицы, оценив российский сервис.

Позади суета сборов, оформление нужных документов. Впереди пустынное в этот ранний час Горьковское шоссе, первая заправка «до полного» и неделя интенсивного общения с автомобилями. О том, что дорога не будет легкой, мы, конечно, догадывались, но, честно говоря, не предполагали, что «Королла» и «Лансер» хлебнут горюшка в виде ям и колдобин в столь значительном объеме. Наверное, Россия непобедима, пока есть ее дороги или то, что ими называется. Но все это еще впереди, а пока наслаждаемся свободой скоростного перемещения и ровным, манящим далью шоссе.

РАЗОРЕНИЕ НА СВЕЧАХ

К моменту старта на одометрах машин где-то около 14 000 километров. Естественно, какие-либо итоги подводить рано, все работает как часы. Однако и у хронометров бывают сбои, тем более, если их поместить, мягко скажем, в нестандартные условия работы. Таковыми для нашей парочки оказались московские АЗС, а вернее, бензин АИ-95, щедро разбавленный всевозможными присадками. «Тойоте» в данном вопросе «повезло» больше – первое же плановое ТО-10 000 выявило неработоспособность свечей зажигания, обильно покрытых красноватым нагаром.

После объявления «приговора» водитель, конечно, насторожился – не рановато ли? Ведь автомобиль заправляли на знакомых, проверенных уже не один год колонках. Но сервисмены оказались неумолимы – свечи надо заме-

нить, на мотор-тестере отмечены сбои в системе зажигания.

Хозяин «Лансера» поначалу посмеивался, дескать, мой-то терпимее ко всякой дряни. Однако торжество продолжалось недолго – в самом начале пробега его автомобиль начал подергиваться под нагрузкой и через некоторое время зажег желтый символ «Check engine». Проклиная доморощенных алхимиков, решили тянуть до Екатеринбурга, ведь именно там наметили плановое ТО-15 000. В ответ «Лансер» немного похандрил, а затем, хлебнув чувашского бензина, восстановил работу системы зажигания.

Интересно, но в Екатеринбурге, где мы посетили фирменный сервис, при-

Эх, дороги! Сейчас трудно поверить, что по этому проселку мы движемся в сторону Перми.

TOYOTA COROLLA

Изготовитель:	«ТОЙОТА», Турция
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с марта 2004
Пробег на момент отчета:	19 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2004, № 5, 6

MITSUBISHI LANCER

Изготовитель:	«МИЦУБИСИ», Япония
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с марта 2004
Пробег на момент отчета:	19 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2004, № 5, 6



Экзотика наших дней – отнюдь не дешевая паромная переправа через реку Вятку.



Проезд через плотину – деньги вперед.

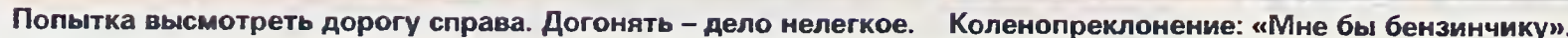




Попытка высмотреть дорогу справа. Догонять – дело нелегкое.



Коленопреклонение: «Мне бы бензинчику».





Автомобили отдыхают.



Промзона России.

шлось даже настаивать на замене свечей. Похоже, московские проблемы тамошним механикам незнакомы. Они никак не хотели поверить в неработоспособность деталей, замена которых предусмотрена лишь на отметке 30 000 км.

ГДЕ-ТО ЗА КАЗАНЬЮ

Позади первая полоса препятствий в районе Вязников, слегка потрепавшая наших подопечных. Ее ремонтные ухабы выглядели, конечно, впечатляюще, но быстро закончились. Следом – Нижний Новгород, Чебоксары, Казань, пройденные словно на одном дыхании. Дороги там если не хорошие, то вполне терпимые: по сравнению с Подмосковьем потряхивать стало побольше, но автомобили знай себе терпят, позволяя удерживать заданный темп. Начинаем высматривать указатели на Ижевск, Пермь – места предполагаемого ночлега. И тут в светлую голову заскучавшего от однообразия пейзажей фотохудожника, по совместительству штурмана головного экипажа, приходит идея: а не срезать ли нам часть пути, воспользовавшись второстепенной дорогой через Малмыж?

В идеале мы выскакиваем к городку Игра, а там, глядишь, и до Перми недалеко. На фоне накапливающейся усталости предложение принимается. Единственное, что смущает – встречных и попутных машин становится все меньше. Когда ровный асфальт вдруг заканчивается довольно жестким грейдером, понимаем: вляпались. Пыль столбом, вокруг ни души, а впереди полная неизвестность и… паромная переправа через Вятку.

Фотограф, конечно, счастлив – наконец-то началось, а вот мы и машины погрустнели.

ДОРОГИ ЖИЗНИ

Оказалось, испытания только начинаются. Мягкий и пыльный то ли грейдер, то ли проселок километров через тридцать закончился вполне сносным асфальтом. Правда, главной его особенностью явилось чередование ровных участков с кусками вспученной и выкрошенной дороги. Неизвестно, какие аномальные процессы происходят в тамошней земной поверхности, но все местные дороги страдают подобной «полосатостью», не позволяющей расслабиться ни на минуту.

За Игрой подвески наших подопечных заработали в полную силу, послышались звуки срабатывающих ограничителей, начали поскрипывать обивки салонов. Борьбу с препятствиями «Лансер» и «Тойота» восприняли по-разному, но об этом чуть позже.

А пока небольшой отдых в Перми, до которой добрались глубокой ночью. Конечно, с дневным пробегом переборщили, зато до места назначения осталось совсем немного – километров четыреста. Однако победный настрой довольно быстро сменило уныние – прямо на глазах трасса Пермь–Екатерин-



Целью нашего пробега было, в том числе, проверить, можно ли обслужить иномарки вдали от столицы. Екатеринбургское «Оками Сервис» – для начала мойка и приведение «Лансера» в порядок. По первым впечатлениям, качество обслуживания не хуже, чем в Москве, а главное, ощутимо дешевле. Нормочас работ на фирменном сервисе «Мицубиси» в Екатеринбурге стоит $30. Согласитесь, разница по сравнению с московскими $45 чувствительна.

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ (0–19 000 км)

«ТОЙОТА-КОРОЛЛА»

Вид ТО	Запчасти и расходные материалы, руб.	Стоимость работ, руб.
ТО – 10 000 км *	1782,58	2318,8
Дополнительно:		
замена свечей зажигания	522,89	1014,48
Итого:		5638,75

Работы проведены в «Тойота-Центр» «Серебряный бор».

«МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР»

Вид ТО	Запчасти и расходные материалы, руб.	Стоимость работ, руб.
ТО – 15 000 км *	1425,27	2003,79
Дополнительно:		
замена свечей зажигания	679,56	348,48
замена воздушного фильтра**	783,50	–
Итого:		5240,6

Работы проведены в ООО «Оками Сервис», Екатеринбург

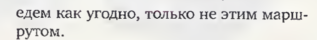
**Техническое обслуживание после обкатки проводится бесплатно*

***Элемент воздушного фильтра был принудительно заменен из-за тяжелых условий движения (пыль, песок).*

«Коррида» в Татарии. На второстепенных дорогах подобная ситуация там не редкость.



Ремонт дорог преследовал нас на большей части маршрута.



бург превратилась в одну большую канаву с громадными ямищами во всю ширину дороги. Что там творится – описать трудно, даже на первой передаче машина скачет с кочки на кочку, болезненно лязгая всем чем можно и нельзя. Какие уж тут красоты Урала! Временами хочется бросить все, хлопнуть дверью и прекратить издеваться над собой и автомобилем.

Останавливаешься, а мимо тебя с жутким грохотом и лязгом несутся редкие машины и в глазах их водителей одно – скорее бы все это кончилось! Уже потом нам рассказали, что местные этой дорогой пользуются только в случае крайней необходимости, ибо после поездки туда и обратно проблемы с подвеской почти гарантированы.

Мы, конечно, дотащились, но вечером того же дня было решено – обратно едем как угодно, только не этим маршрутом.

О БЕДНЫХ ПОДВЕСКАХ

В самом первом материале про «Короллу» и «Лансер» мы уже касались их стойкости к дорожным неровностям. Тогда «Тойота» показалась лучше приспособленной к отечественным условиям эксплуатации. Сейчас акценты сместились, хотя все перипетии наглядно доказали – подвески «Короллы» гораздо эффективнее демпфируют большинство колдобин. Благодаря мощным пружинам, а главное, большому ходу сжатия этот автомобиль не боится глубоких поперечных волн, ям, ступенек асфальта. Все это довольно безболезненно отрабатывается подвеской, не вызывая пробоев или излишней раскачки кузова. Седоков потряхивает, конечно, изрядно, но на большинстве дорог российской глубинки водитель может не сосредотачиваться на объезде каждой кочки.

Однако существует и обратная сторона медали. Оказалось, что в определенных режимах (110–120 км/ч) подвески автомобиля словно каменеют, стремясь передать на кузов все мелкие неровности дорожного полотна. Эта особенность и порождает интенсивную болтанку, вытрясающую душу. Но стоит появиться ямам, все это вновь обретает работоспособность, а вот на относительно ровной поверхности экипаж начинает просить пощады. Нам показалось, что основная причина дискомфорта – слишком жесткие пружины. Видимо, из-за них не обошел нашу «Короллу» и еще один дефект – стук амортизаторных стоек при ходе отбоя.

Стоило чуть-чуть «зевнуть» «лежачего полицейского» или просто ступеньку асфальта, тут же раздавалось характерное «клац», свидетельствующее о полностью выбранном ходе передних амортизаторов.

«Лансер» – он другой, более европейский что ли. Его довольно жесткие и упругие подвески однозначно комфортными не назовешь. Этот автомобиль так же склонен подробно повторять профиль дорожного полотна. Однако «Лансеру» чужда боковая болтанка, столь ярко выраженная на «Королле», колебания кузова не столь резки и импульсивны. Зато все остальное – увы, не идеально для дорог российской глубинки. В нашем случае первые серьезные нарекания к работе подвесок появились в 500–600 километрах от Москвы. Здесь очень быстро почувствовалась нехватка энергоемкости и хода сжатия. Попав, например, на глубокие поперечные волны асфальта, автомобиль начинал беспомощно раскачиваться, не в силах погасить колебания. Чего уж тогда ожидать от более серьезных препятствий! В общем, примерно с половины пути «Лансер» начал отставать, теряя темп. А как иначе – не «убивать» же машину, которая просто не рассчитана на танкодромы. Ну а итоговые впечатления в общем-то сродни «тойотовским» – через 8–10 часов такой езды болит все: на чем сидишь, чем рулишь и чем думаешь.

ДОМОЙ

Екатеринбург уже давно позади. В прошлом остались его гостеприимство, красивые, зеленые, но в большинстве своем такие неровные улицы. Что поделать, и в этом известном городе сосуществуют сама история государства Российского, современные здания – гостиницы, дилерские центры – и явно перегруженные неважнецкие дороги.

Наш обратный маршрут лишен каких-либо экспериментов. Через Касли – Карабаш – Миасс – Златоуст выбираемся к Уфе и далее через Набережные Челны на Казань и Москву. Нельзя сказать, что и в этом направлении все идеально, но по крайней мере без внедорожных сюрпризов, да и местность живописнее.

Машины держатся молодцом. Похоже, они уже свыклись с бесконечными гребенками, трамплинами, постукиваниями и потряхиваниями, чего не скажешь о нас. Усталость берет свое, накатались, пора подводить итоги.

Потери? Их по-прежнему нет. Разве что прибавилось «сверчков» в салонах, да слегка подрастеряли былую упругость подвески. Машинам, конечно, досталось. Это где-нибудь под Нижним Новгородом они вновь почувствуют себя в родной и привычной стихии. А пока водителям приходится напряженно сканировать глазами дорогу и уворачиваться от коварных колдобин.

Кстати, в этой поездке мы, наконец, смогли сравнить работу систем кондиционирования. Так вот, при ярком солнечном свете и забортной температуре 28–30°C отмеченная в климатической камере временная разница выхода на рабочую температуру заметна безо всяких приборов (ЗР, 2004, № 6). В этом вопросе «Королла» все же уступает «Лансеру», требуя для создания комфортных условий больших и времени, и скорости вентилятора. В итоге бодрящей прохлады удается добиться в обоих салонах, вот только в «Мицубиси» она наступает быстрее.



Вот оно – долгожданное подведение итогов.

Итак, за прошедшую неделю на одометрах наших авто добавилось по четыре с небольшим тысячи километров. Из них примерно триста пришлось на грейдер и откровенно убойный асфальт. При этом средний расход топлива у «Тойоты-Королла» составил 6,9 л/100 км, а у «Мицубиси-Лансер» 6,8 л/100 км. Что ж, для начала неплохо, тем более что впереди еще тысячи километров и масса новых впечатлений. □

Екатеринбург – конечная цель маршрута. Отметились, теперь можно и в обратный путь.

ГЛАВНАЯ ДОРОГА

Окончание. Начало на с. 24.

Амурская область, Хабаровский и Приморский края для нашего автопрома, видимо, потеряны на долгие годы. Без запретительных пошлин или уголовного преследования заставить местных жителей покупать наши машины весьма проблематично. По крайней мере по той цене, что еще держится в европейской части. Встретить на Дальнем Востоке нашу марку – большая редкость. Даже в автошколах учебные машины с правыми рулями. Впрочем, это, пожалуй, оправдано – новичку не придется переучиваться на экзотический левый руль.

Из наших машин по-прежнему, как и в остальной России, автомобилистам интересна лишь «Калина». Но уже не как потенциальным покупателям, а из любопытства – что еще там ВАЗ придумал? И никакие призывы купить отечественное и тем помочь стране не действуют. Во-первых, покупая иномарку, наш человек и так здорово Родине помогает, отдавая четверть стоимости налогом. Во-вторых, те, кто призывает, почему-то пользуются совсем другими машинами. Но как бы то ни было, наша экспедиция благополучно прибыла во Владивосток, и, пока машины не проданы, самое время подвести некоторые итоги путешествия.

«Волга». К середине маршрута задние амортизаторы перестали гасить колебания малой амплитуды. Заменили на «Монро» – управляемость восстановилась. Двигатель израсходовал три литра масла – часть на угар, часть убежала через винты кронштейна ролика ремня. Наиболее точная характеристика кузова – пылесос без мешка для сбора пыли. Вещи в багажнике после дня езды по щебенке покрывались слоем в миллиметр! В салоне чуть меньше, но все равно неприемлемо.

Три пробитых шины и трещина на стекле – элементы невезения и к конструкции автомобиля отношения не имеют.

«Десятка». Заменили фильтр отопителя салона и одну шину. В остальном, как и ожидалось, никаких проблем, за исключением, пожалуй, той же пыли в задней части салона и чуть просевших подушек передних сидений.

«Ода». Здесь, вопреки ожиданиям, все в полном порядке. Досадная мелочь – потерявшаяся гайка коллектора. Учитывая же

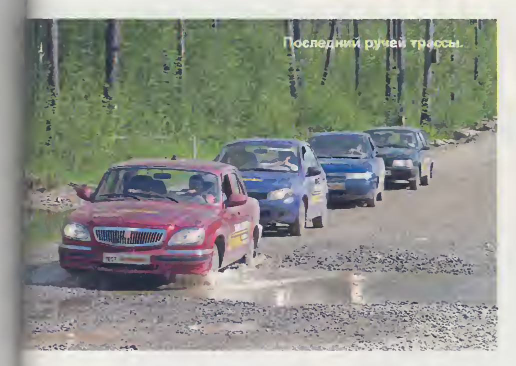


Оазис в тайге.



Европа уже едет к Тихому океану.

Вешка-крест – граница будущего асфальта.



качество прежних ИЖей, от нашей «Оды» остались самые хорошие впечатления. Издержки маршрута – разбитая фара да кратер от камешка на стекле.

«Калина». Пилотный экземпляр справился с дорогой отлично. Уцелели и фары, и стекло, и колеса. Новичкам везет? Посмотрим, какова будет серийная машина, но первые впечатления положительные.

С СУКОННЫМ РЫЛОМ...

...в калашный ряд! Эта поговорка наиболее точно передавала наше настроение перед аукционом по продаже машин во Владивостоке. Основания тому – многочисленные неформальные встречи с приморцами, разговоры на улицах города и нескрываемый скепсис большей части автомобилистов к нашим машинам.

Но отступать некуда, час расплаты назначен, место – городской стадион технических видов спорта – определено. И хотя к производству автомобилей и их рекламе мы отношения не имели, здесь выступили в роли их хозяев, то есть лиц, будто бы заинтересованных в выгоде сделки.

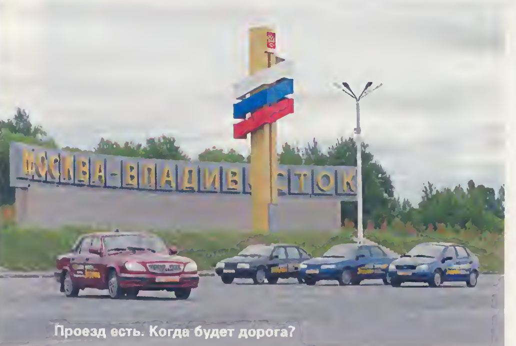
Известно, в Тулу со своим самоваром ехать не стоит. Мы же, образно говоря, приехали и вовсе с древним чайником. Каковы же перспективы наших почти новых машин на рынке, переполненном «японками», признанными одними из лучших в автомобильном мире?

К назначенному часу на стадион стал подтягиваться народ разного сословия. От малоимущих пенсионеров и школьников, сэкономивших на завтраках в надежде прикупить на эти деньги машину, до вполне состоятельных мужчин. прибывших на дорогих джипах, видимо, для развлечения. Всего, наверное, человек 250–300.

Стартовая цена всех лотов была определена в 1000 долларов США.

Первой пошла в разведку **«десятка»**: 1000, 1100, 1200 долларов – планка понемногу поднимается. К двум с половиной тысячам отсеялись любители халявы, освободив место для настоящих покупателей. Гонку с результатом $3100 выиграл Данил Протченко, молодой человек 1979 года рождения, в недавнем прошлом начальник отдела одной из рыбоперерабатывающих фирм. «Десятку» хотел купить давно, а тут представился такой случай! Конечно, по заводской цене 7000 долларов еще бы подумал, а за эти деньги – отчего же не купить!

«Волга». Солидный автомобиль с устоявшимся еще с советских времен имиджем. Молодежь он не интересует – «классику» может оценить лишь зрелый возраст. Так и случилось. «Волга» досталась Константину Цыбулину, директору стадиона «Авангард», где, собственно, и проходил аукцион. $4200 долларов составляют без малого 65% первоначальной цены. Для конструкции большей частью тридцатилетней давности столь высокий показатель в стане «врага» – загадка. Видимо, сработал



Проезд есть. Когда будет дорога?

стереотип: «Волга» – солидный автомобиль. А куплена машина исключительно для производственных нужд и представительских целей стадиона. В личном пользовании – джип «Тойота».

«Ода», вызывавшая у нас наибольшие сомнения по части реализации, и здесь не ударила лицом в грязь. Ее цена $2500 составила 70% от цены нового автомобиля. Отличный результат. А купил машину Владимир Иванович Николаев, пенсионер, в прошлом ведущий конструктор ВЦКБ газотурбинных двигателей Военно-морского флота. Заядлый грибник и дачник до сих пор пользовался только отечественными автомобилями. Не изменил привычке и в этот раз. Образование, опыт и навыки, полученные еще в советские годы, инфляции не подвержены! С таким багажом проблемы эксплуатации наших машин не существует.

«Калина». Поскольку этот лот продавался лишь виртуально, вероятную цену определяли путем опроса. Максимальная сумма, с которой приморцы готовы расстаться ради обладания этой машиной, – $3000. С учетом предполагаемой заводом цены около $7000 показатель, прямо скажем, оптимизма не вызывает.

А теперь попробуем оценить перспективы захвата дальневосточного плацдарма нашими марками.

«Десятка» и «Калина» – что ни говори, а самые современные и технически передовые у нас автомобили – не могут претендовать более чем на половину своей цены. Впрочем, это объяснимо. За $7000 здесь можно купить пятилетнюю японскую одноклассницу, не в пример более совершенную, надежную и с двойным, против наших, остатком ресурса. При том, что ремонт иномарок в России, а уж тем более на Дальнем Востоке, никаких проблем не доставляет. Нужные детали всегда есть на автомобильных разборках или в фирмах, специализирующихся на их поставках из Японии. Даже кондиционеры во Владивостоке заправляют прямо на улице, так же обыденно, как в Москве регулируют CO–CH.

«Волга». Две трети цены – заслуга имиджа и, видимо, воспоминаний детства, когда обладание ею было верным признаком респектабельности. Сегодня содержание этой позавчерашней прожорливой машины в личном пользовании воспринимаешь как чудачество. С другой стороны, у любого товара есть покупатель – все дело в цене. Но если на несколько таких машин еще можно найти в Приморье покупателей, то в масштабах заводской серии – маловероятно.

«Ода». За $2500, даже за $3000 хорошую, беспроблемную «японку» во Владивостоке не купишь. Цены на автомобили-одноклассники, заслуживающие внимания, начинаются от $5000, а на достойные – от 6000. Деньги, учитывая средние зарплаты в стране, да и на Дальнем Востоке, немалые, поэтому при нормальной организации сервиса и умеренных аппетитах продавцов перспективы ИЖей не самые мрачные, только качество машин при этом должно хотя бы соответствовать определенному заводскими техусловиями.

Что ж, мы свою задачу выполнили – реальная цена наших машин на Дальнем Востоке определена, теперь ход за автопромом. □

Редакция благодарит фирму AGA за предоставленные призы.



НАША МАРКА: ИТОГИ ПРОЕКТА

Модель	Цена в магазине, руб.	Затраты на доп. подготовку*, руб.	ОСАГО на год, руб.	Регламентные ТО, руб.	Ремонт по гарантии, ч/оценка сервиса, баллы (max 5)	Дорожные расходы**, руб.	Пробег на момент продажи, км	Цена продажи во Владивостоке, руб.
ВАЗ-2110	204 000	4060/5510/5795	3960	3150	0,5/5	100/820/10 300	16 500	90 000
ГАЗ-31105	194 000	–/3625/5220	5940	1500/4500	24/2	2080/2110/ 15 300	14 600	122 000
ИЖ-2126	105 000	3625/5510/4495	3960	3500	16/3	900 (фара)/ –/10 900	13 800	72 700
ВАЗ-1118	–	–	–	–	–	–/–/10 380	12 400	87 500 (условно)

*Антикоррозионная обработка/радио/сигнализация.

**Запчасти/шины/топливо и масло



По правилам аукционного торга!



Новые владельцы наших марок.

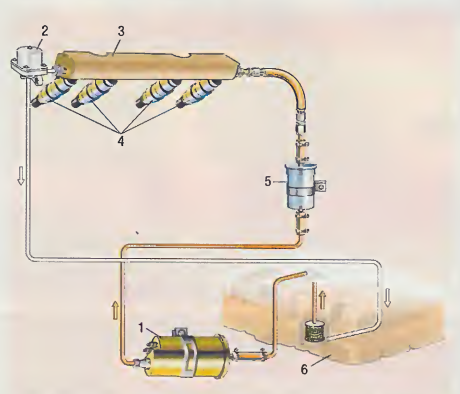
РОДНИКОВАЯ СТРУЯ

ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

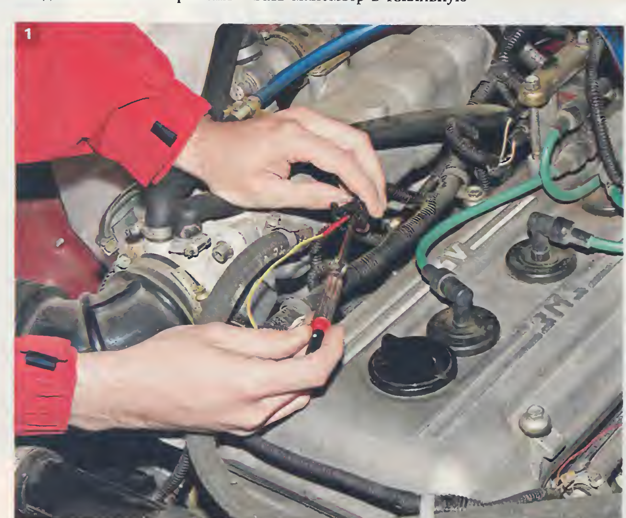
В предыдущем номере мы рассказали, как проверить на «Волге» электрическую цепь бензонасоса, обслуживающего двигатель ЗМЗ-406 с распределенным впрыском топлива. Допустим, она исправна – ротор насоса вращается, издавая характерное жужжание. Но это еще не значит, что насос, фильтр, форсунки и т. д. исправны и обеспечивают поступление топлива в цилиндры двигателя. Как это проверить?

Начинаем с осмотра свечей зажигания. Штатный свечной ключ из куска трубы здесь плохой помощник, лучше обзавестись высокой головкой «на 21» под присоединительный квадрат в полдюйма. Свечи спрятаны в глубоких колодцах головки блока – пальцами не достанешь, поэтому свечная головка должна быть с резиновой либо магнитной вставкой, удерживающей вывернутую свечу.

Итак, вывернули. Электроды и юбочки изоляторов смочены бензином. Значит, топливо поступает. Нет – возможно, не работают форсунки. Проверим. Снимаем разъем с любой из них и к его контактам подключаем пробник (фото 1). Прокручиваем коленвал стартером – моргает лампа пробника? С цепью управления порядок. Теперь нужно замерить давление в топливной системе (см. рис.). Штуцера, как на вазовской «десятке», здесь нет, придется встраивать манометр в топливную линию. Чтобы при этом моторный отсек не обдать бензином, положено сначала сбросить давление в системе. Если бы это требовалось сделать на работающем двигателе, мы сняли бы разъем с реле бензонасоса (фото 2). Через несколько секунд давление падает и двигатель глохнет. У нас же он и так не заводится. Но давление в топливной системе обычно снижается довольно быстро, так что без лишних опасений ослабим хомут и снимем топливный шланг с выхода фильтра. В придачу к хорошему, проверенному манометру понадобятся небольшой кусок бензостойкого шланга, хомуты и тройник



Система топливоподачи: 1 – электробензонасос; 2 – регулятор давления; 3 – рампа; 4 – форсунки; 5 – фильтр; 6 – топливный бак.



Проверка сигнала на разъеме форсунки.



Сброс давления топлива в системе.



Комплект для замера давления топлива.



Топливный фильтр находится в моторном отсеке.



Снимаем стопорное кольцо.



Сетка бензонасоса.

(фото 3). Включаем зажигание, через несколько секунд давление должно подняться до 2,9–3,2 бар. Если же его нет или оно намного ниже нормы, проверим топливный фильтр. Возможно, он засорился (фото 4). Снимаем манометр и устанавливаем его теперь перед фильтром. Давление в норме? Меняем фильтр. Опять низкое? Переходим к электробензонасосу – его придется снять. Находится он на днище кузова. В насосе есть фильтрующая сетка, которая тоже может засориться. Разбираем насос: щипцами снимаем стопорное кольцо (фото 5) и, поддев заднюю крышку, достаем сетку (фото 6). Грязная? Промываем ее и ставим на место. Вновь проверяем насос – если и теперь нет давления, он изношен или поврежден – пора заменить. Ремонт его – дело сложное, вряд ли себя оправдает.

Когда давление топлива в норме и на форсунки исправно приходит управляющий сигнал, а свечи сухие, останется проверить форсунки. Ведь и они могут засориться – и хотя такое случается редко, возможно, как раз вам не повезло. Конечно, едва ли все четыре форсунки подведут разом. Обычно процесс идет по нарастающей: сначала водитель чувствует снижение мощности, перебои в работе цилиндров. Чтобы проверить (хотя бы в первом приближении, без измерений расхода) работоспособность форсунок, отвернем винты крепления рампы, приподнимем ее над впускным коллектором, чтобы были видны сопла форсунок, и провернем коленвал стартером. Пропускают форсунки бензин? Если нет, то придется их заменить на новые либо попытаться промыть. Первое не намного дороже, поэтому предпочтительней, тем более, что, говоря о промывке форсунок, мы предполагаем поездку к серьезным специалистам, у которых эта работа не самая дешевая! Ну а с чистыми или новыми форсунками мотор станет нормально заводиться – и машина еще долго не подведет! □

ИСПЫТАТЕЛИ НЕ ПО ШТАТУ

ВЯЧЕСЛАВ СУББОТИН

Кому из нас не хотелось хотя бы раз попробовать себя в роли гонщика или испытателя? Но где и как? Не на городских же улицах?

Ответ на эти вопросы неожиданно пришел из московского представительства фирмы «Пирелли». Там решили пригласить на полигон и дать вволю порезвиться любителям скорости. Понятное дело, не всем, а только покупателям шин этой марки. Среди них и устроили лотерею, победители которой получили возможность отправиться в профессиональную школу водительского мастерства Prodrive-Pirelli в Германию.

Лотерея прошла в прямом радиоэфире, где сразу и определили восьмерых счастливчиков. Оказалось, все молодые, энергичные, знающие толк в хороших автомобилях и их шинах.

...Перед заездами на полигоне команда познакомилась с одним из предприятий «Пирелли». Тут было на что подивиться – полностью роботизированные линии безостановочной сборки. А какие шины: 305/25ZR20 для «Мак-Ларена», 275/20 для «Феррари» и так далее. Но пора на полигон «Опеля», в Prodrive – школу водительского мастерства известного немецкого журнала Auto Motor und Sport. Упражнения, как у заправских испытателей, – разогревочные круги, тесты на управляемость, мокрые и сухие повороты, в скольжении с ESP и без нее, торможение на разном покрытии, «переставка», слалом. Словом, полный джентльменский набор.

Рев моторов новеньких «гольфов V», визг шин, разлетающиеся в разные стороны конусы поначалу напугали немецких инструкторов – не случилось бы чего. После нескольких заездов страхи пропали – ребята схватывали уроки на лету!

Курс молодого бойца пройден. Куда теперь податься дипломированным гонщикам? Здесь ответ однозначен – на настоящую трассу формулы 1, знаменитое кольцо «Хоккенхайм». До пилотов Ф-1, конечно, далеко как до неба, поэтому российская сборная «Пирелли» присутствует на кольце в качестве зрителей. Нет, не на этапе Гран-при, а на удивительном празднике тюнинга, который проходит здесь регулярно. Это зрелище буквально поглотило всех. Механические нагнетатели, турбокомпрессоры, установки закиси азота, «разваленные» колеса, широченные шины, боевой раскрас – глаз не оторвать!

Но время вышло – пора домой, унося память о «Пирелли». □



На родине зимних шин «Пирелли» в Германии – сотрудники фирмы и российская команда: Н.Авакумов, В.Вдовиченко, Б.Луценко, Н.Брагин, И.Будько, А.Вовченко, А.Свирин, С.Смирнов.

СЕРДЕЧНАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Знойный выдался денек, а тут еще пробка до самого горизонта! У многих моторы перегреваются, кипят. Умолкшие машины с поднятыми капотами, как печать на приговоре: чем их больше, тем безнадежней эта пробка! Очень часто к перегреву добавляется и отказ бензонасоса на карбюраторных машинах. Казалось бы, его задача самая простая – подавать бензин в поплавковую камеру в нужном количестве – и точка! Требуемое давление на выходе – всего около 0,3 кгс/см^2. Впрочем, и его часто нет: при адской жаре под капотом топливо в бензонасосе начинает закипать, образуя паровую пробку, и он перестает работать. У предусмотрительного путешественника на этот случай припасены простые средства – бутылка воды и тряпка. Нужно хорошенько охладить насос, и он заработает вновь… Правда, в уличных заторах такая ситуация может повторяться – воду следует экономить!

Как вы уже поняли, худо тому, кто не имеет представления об устройстве примитивного насоса и, следовательно, возможных его фокусах. Важно понимать: когда мы говорим о подаче топлива «в нужном количестве», это предполагает, что даже при максимальной нагрузке на двигатель топливо из поплавковой камеры не будет расходоваться быстрее, чем подается туда от бензонасоса. Иначе наступает крах: уровень снижается, мотор «вянет» на обедненных смесях, а потом начинает дергаться, глохнуть. Если уменьшение нагрузки нормализует его работу, можете быть уверены, что насос уже не способен обеспечить подачу топлива, достаточную для работы с высокой мощностью. Часто оказывается, что виноват не он, а, например, топливный фильтр, но мы сегодня говорим только о насосе.

Чем же обычно объясняется его немощь? Вспомним, как он приводится в движение (рис. 1). Здесь два ключевых элемента: первый – вращающийся кулачок 1 валика привода маслонасоса (знаменитый «поросенок» на «Жигулях») или кулачок распредвала (на переднеприводных машинах ВАЗа). Второй – толкатель 2, упирающийся одним концом в кулачок, а другим в рычаг механической подкачки топлива 3. Последний поворачивает балансир 4, который оттягивает вниз шток 5 с диафрагмами, создавая в полости над ними разрежение и сжимая пружину 7. Впускной клапан 6 открывается, а выпускной (на схеме не показан) закрывается. Когда под действием пружины шток пойдет вверх, диафрагмы вытеснят порцию бензина через выпускной клапан в карбюратор. Просто? Но подводных камней много.

Для правильной работы насоса важно, чтобы профиль кулачка не был нарушен износом, да и длина толкателя не уменьшилась. В противном случае производительность постепенно пада-

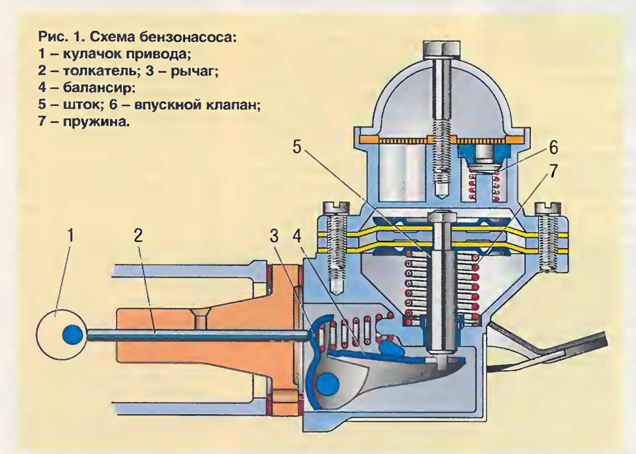


Рис. 1. Схема бензонасоса:
1 – кулачок привода;
2 – толкатель; 3 – рычаг;
4 – балансир;
5 – шток; 6 – впускной клапан;
7 – пружина.

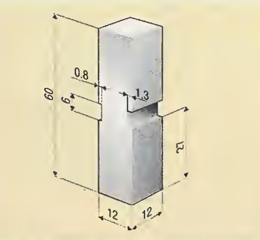


Рис. 2. Калибр для проверки выхода толкателя.



«Поросенок» с канавкой износа на кулачке.

ет. Другой камешек – клапаны. Они изнашиваются, теряют герметичность и этим опять-таки снижают производительность насоса. Следующие в черном списке – диафрагмы, которые вытягиваются, в них появляются поры, трещины. О рваных и не говорим – тут уже бензин может вытекать не только наружу, но и в картер, разжижая масло, что порождает другие проблемы.

Говорят, замена насоса – минутное дело. Но один из моих клиентов за пять тысяч километров трижды (!) менял на «шестерке» бензонасос и только после этого обратился за помощью к нам. Всякий раз с новым насосом машина поначалу работала прилично, потом быстро «умирала» – насос почему-то недокачивал!

Последний из троицы попал к нам. Проверили давление: насос «выдал»... 0,05 кгс/см^2 при минимально допустимых 0,22 кгс/см^2! Осмотрели и измерили толкатель. Он оказался короче на один миллиметр. Это плохо, но еще не смертельно – причина беды в чем-то другом. Сняв бензонасос, подключили мотор-тестер. Вот так штука – отличный насос! Давление на выходе 0,3 кгс/см^2 и практически не падает. В чем же дело? Заглянем поглубже. Сняли с мотора проставку и с помощью зеркальца осмотрели кулачок «поросенка». А он такой, как на фото 1! Толкатель, словно резец, прорезал в сыром кулачке глубокую канавку. Вот вам и «простая операция» на полдня – без серьезного ремонта не обойтись.

Установка нового бензонасоса порой требует кропотливой регулировки. Согласно требованиям ВАЗа, толкатель должен выступать над привалочной плоскостью проставки (с учетом прокладки толщиной 0,27–0,33 мм) на величину 0,8–1,3 мм. Но как это измерить? На глазок – отвергаем: есть риск не попасть «в допуск», и тогда насос опять-таки либо малоэффективен (машина отказывается развить полную скорость и т. п.), либо чересчур силен. Последнее – в чем-то даже худший вариант, так как поведение автомобиля многим даже понравится! Избыточное давление «передавливает» иглу поплавковой камеры, уровень топлива при работе двигателя (а не при регулировке!) растет, состав смеси становится богаче. Это может заметно улучшить разгонные характеристики машины. Но резко (на литры!) увеличивается расход топлива. И растет токсичность выхлопа. Вот это уже никуда не годится.



Концы толкателей – нового и наклепанного.

Как же правильно поставить насос? Помимо того что обязательно нужно убедиться в исправности кулачка (см. выше), проверяем длину толкателя. У нового это 83,2 мм. Если концы изношены или один наклепан, как на фото 2, и толкатель стал уже на миллиметр короче, заменяем его новым, причем очень полезно предварительно закалить концы. Всякий новый насос проверяем на стенде: в первую очередь номинальное значение давления (0,22–0,3 кгс/см^2) и как быстро оно падает после остановки насоса. При хорошем его состоянии эта величина – не более 0,04 кгс/см^2 за 30 секунд. Если же больше, стоит снять крышку и проверить положение впускного клапана. Иногда из-за слабой зачеканки он просто вываливается из гнезда в корпусе. Можно восстановить крепление клапана, но все же лучше заменить насос. Нелишне знать, что в наши дни новый обходится дешевле ремонта старого!

В заключение отмечу, что на рынке полным-полно бензонасосов (от фирменных до товара неизвестных производителей), жесткость рабочей пружины которых варьируется в широких пределах. В результате при одном и том же ходе толкателя производительность насосов и развиваемое ими давление могут очень сильно различаться. Отсюда практический вывод: подборка выхода толкателя (те самые 0,8–1,3 мм) может рассматриваться только как предварительная. Ее, кстати, можно облегчить, изготовив несложный калибр, показанный на рис. 2. Принцип обычный: одна сторона «проходная», другая – «непроходная».

Конечный же результат проверяем по развиваемому давлению. Последнее нередко приходится корректировать подбором прокладок. Изменение их толщины «всего» на 0,3 мм существенно сказывается на величине давления, так что подбор верного положения насоса иногда занимает немало времени. Но результат окупит затраты! □

В НОВОМ РУСЛЕ

ГЕННАДИЙ НЕПРЯЖИН

Бачок омывателя заднего стекла на ряде автомобилей расположен, казалось бы, логично – рядом, в багажном отделении. Это «Ока», «Нива», ВАЗ-2104. Но попробуйте долить в него жидкость! А ведь необходимость заполнить опустевший бачок нередко возникает в самый неудобный момент – когда за бортом ненастье! До этого о бачке вспоминают немногие. И тогда приходится выкидывать содержимое багажника под дождь, в грязь обочины. К тому же этот бачок, как бы ни бесновалась буря, нужно заправлять очень аккуратно – вода, пролитая под коврик багажника, комфорта не добавляет. Высыхает очень медленно, вызывая сильную коррозию деталей кузова. Куда проще, когда бачок в моторном отсеке. Есть здесь и другая сторона: как правило, омывателем ветрового стекла мы пользуемся значительно чаще – его бачок довольно быстро опустошается, тогда как в мало используемом заднем жидкости еще много. Вот и встает вопрос: а нужен ли для омывателя заднего стекла свой собственный бачок? Можно, наверно, обойтись одним, общим.

Располагая в этом деле некоторым опытом, усовершенствуем систему «помыва» на нашем ВАЗ-2104. Прежде всего покупаем в магазине трубку для прокладки магистрали от моторного отсека до заднего стекла (отрезаем по месту!). Трубку сильно не натягивать, иначе, огибая углы, она сложится и перекроет путь жидкости. Где она пройдет? Выбираем вариант по низу, внутри правого порога. Начало – у бачка омывателя, затем трубку подводим к резиновой заглушке под блоком предохранителей (фото 1), выводим в салон, опускаем вниз за «журнальной» полкой. Сняв пластмассовое обрамление (фото 2, 3), протаскиваем трубку внутри порога. Для этого в углу, показанном на фото 3, мы сделали технологическое отверстие. Затем она пройдет поверх ниши заднего правого колеса, после чего ее вытягиваем внутрь правого крыла (фото 4). Здесь соединяем с трубкой омывателя стекла.

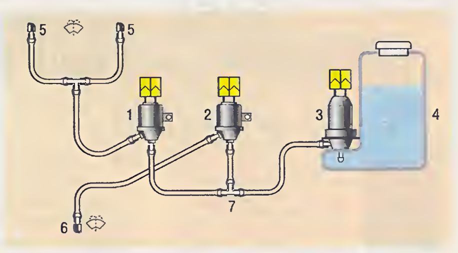


Рис. 1. Схема соединения водяных магистралей омывателей: 1 – клапан омывателя переднего стекла; 2 – клапан омывателя заднего стекла; 3 – насос; 4 – бачок; 5 – передние форсунки; 6 – задняя форсунка; 7 – тройник.

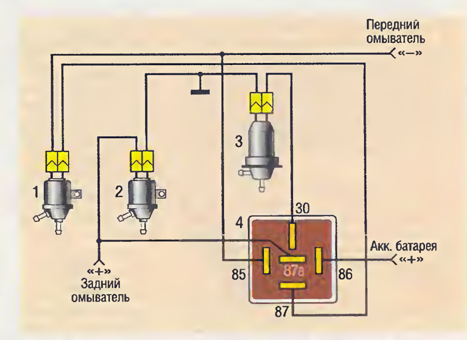


Рис. 2. Электрическая схема включения омывателей: 1 – клапан омывателя переднего стекла; 2 – клапан омывателя заднего стекла; 3 – насос; 4 – реле.



Шланг подвели к резиновой заглушке под блок реле и предохранителей...



...протянули внутрь переднего порога (проверьте, не слишком ли острые кромки окна) и...



... провели через задний порог. Затем...



... вывели в полость заднего правого крыла.

Отверстия в облицовке заднего крыла, оставшиеся от прежней установки бачка, заглушаем.

Ну а схему подключения новой магистрали к уже имеющейся показываем на рис. 1. Теперь все форсунки питаются от одного бачка. В водяную магистраль встраиваем фильтр (обычный топливный), задача которого защитить форсунки от засорения. Электрическая схема после доработки показана на рис. 2.

Система стала значительно удобней в обслуживании. □

УБЕРЕЖЕМ ДМРВ

БОРИС ЕЗДАКОВ

Во время рабочего хода поршня часть горячих газов прорывается через зазоры, уплотняемые кольцами, и вступает в картере в контакт с маслом. Это ухудшает смазочные свойства последнего. В плохо вентилируемом картере давление может существенно превысить атмосферное, выдавливая при этом масло через малейшие неплотности сальников, прокладок и т. п. Все это негативно сказывается на работе мотора.

Система вентиляции, отсасывая картерные газы, обычно направляет их «по второму кругу» – снова к входу в карбюратор или – у впрыскового мотора – в дроссельное устройство. При хорошей вентиляции давление в картере не превышает атмосферное. И все вроде должно быть в порядке. Однако с появлением впрысковых «десяток» обозначилась новая проблема: принятая ВАЗом конструкция системы, как выяснилось, не способствует длительной и надежной работе датчика массового расхода воздуха (ДМРВ), да и регулятора холостого хода тоже. Об этом мы, основываясь на своем опыте, рассказали в июльском номере ЗР.

Как же уменьшить загрязнение чувствительного элемента ДМРВ? Эксплуатация впрысковых «нив», включая уже и «шеви», показала: ДМРВ на них исправно функционирует гораздо дольше, чем на машинах «десятого» семейства. В чем тут фокус? Оказывается, у «классического» двигателя вход большого контура вентиляции расположен значительно дальше от ДМРВ, чем у двигателей 2111 или 2112. Видимо, чувствительный элемент этого датчика у последних попадает в «сферу влияния» картерных газов.

Посмотрите внимательно на дроссельный патрубок (фото 1). Здесь есть даже входное отверстие для большого контура вентиляции, предусмотренное еще инженерами GM! В этом случае картерные газы выходят в дроссельный патрубок прямо под срез дроссельной заслонки – этот вход на 130 мм дальше от ДМРВ, чем в вазовском варианте «десятки». Таким образом, есть основания полагать, что возврат к варианту GM существенно облегчит условия работы ДМРВ.

Конечно, в этом случае старый вход придется заглушить. Полагаю, это ни для кого не станет проблемой – нужна лишь пробка диаметром 16 мм. Ну а как организовать вход «по-американски»?

Начинаем с того, что снимаем дроссельный патрубок и подбираем или делаем уголок из трубки наружным диаметром 12 мм (на фото – медная). Для его установки высверливаем на патрубке заглушку диаметром 12,5 мм, после чего вклеиваем одним из популярных нынче составов типа «холодной сварки». Что еще осталось? Удлинить штатную резиновую трубку. Наша хорошо видна на фото 2 – вообще же, тут каждый может дать волю фантазии и сделать, как считает лучше.

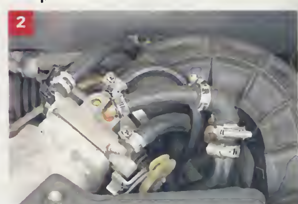
Следующая доработка, можно сказать, вытекает из первой. Нужно увеличить начальный угол открытия дроссельной заслонки. Это совсем несложно. Отрезаем полоску жести толщиной 0,5 мм и закрепляем ее на рычажке заслонки, как показано на фото 3. Кстати, обороты холостого хода не увеличатся: при каждом пуске двигателя регулятор холостого хода адаптируется. Но зато теперь зазор между дроссельной заслонкой и корпусом станет больше, в эту щель и будут отсасываться газы второго контура. Доработанная таким образом система вентиляции сейчас проходит испытания, первые результаты положительные. □

1



Дроссельный патрубок с «встроенной» трубкой вентиляции. Стрелкой показано отверстие от GM.

2



Так выглядит узел на автомобиле.





Увеличиваем начальный угол открытия дроссельной заслонки.

ПРЕДЛАГАЕТСЯ ЭЛИКСИР МОЛОДОСТИ

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

С недавних пор у многих на слуху непривычное словосочетание – «кондиционеры металлов». Что за ним кроется? По заявлениям производителей, средство, можно сказать, от всех болезней машины. Значительно снижает трение в двигателе и агрегатах трансмиссии, резко уменьшает износ, исключает задиры трущихся поверхностей, иными словами, делает машину почти вечной.

Чтобы самим понять, на что в действительности способны такие кондиционеры металлов, мы опробовали уже известные на российском рынке синтетические составы – американский SMT2 (Syntetic Metal Treatment 2nd Generation) и два российских – Fenom и Fenom Triadys (фото 1 и табл. 3).

Послушаем, что говорят сами разработчики. Благодаря включенным в состав компонентам (последние – секрет фирм), в зоне трения образуется некая «самовосстанавливающаяся» защитная пленка из преобразованных частиц продуктов износа и распада смазки. Пленка появляется только при высоких показателях давления и температуры в пятне контакта, то есть как раз в условиях, характерных для современных высоконагруженных моторов и агрегатов трансмиссии. Далее, продолжают авторы ноу-хау, коэффициент трения в обработанных «кондиционером» парах может снизиться на 10–30%, а износостойкость вырасти в разы. По исследованиям, на которые ссылаются разработчики SMT2, такие детали могут длительно и без повреждений работать даже в условиях масляного голодания. Отсюда следует, что и однократной обработки препаратом хватит на несколько смен масла. Правда, для антифрикционного запаса надежности рекомендуют повторять обработку при каждой смене.

Наши тоже не лыком шиты: Fenom Triadys «реализует тройную антиоксидантную защиту масла в зоне трения». Значит, надо понимать, масло будет служить дольше.

Утверждается, что состав продукта химически нейтрален, а его содержание в масле – не больше 3–6%, следовательно, на основных смазочных свойствах масла он не сказывается. И еще: SMT2 и Fenom работают только в парах трения с хотя бы одной железосодержащей (стальной, чугунной) деталью, в то время как Fenom Triadys пригоден для самых разных комбинаций металлов и сплавов.

Но что со всего этого покупателю? Даже залив «кондиционер», он не может определить, вырос ли ресурс двигателя. С чем сравнивать? А вот отметить рост мощности двигателя и снижение расхода топлива, уменьшение токсичности отработавших газов, ослабление шума – вроде бы проще.

Именно под этим углом зрения мы и проверили эти эликсиры вечной молодости агрегатов. Лабораторными «установками» послужили два автомобиля ВАЗ-2111. У серого пробег 52 тыс. км, у зеленого – 15 тыс. км. Моторы 2111 – восьмиклапанные. В двигатель серого залили Fenom Triadys, а в коробку передач – Fenom. Для зеленого и туда, и сюда – SMT2.

Все составы жидкие, светлые, но дозировать проще американский: флакон прозрачный, с разметкой, только фасовка великова-



Кондиционеры металлов последних поколений.



Удобна разметка на флаконе!



Начинаем «доводить до кондиции»...



Стало ли свежее дыхание?

та (фото 2). После обработки коробки передач не у дел оказалось около 50 мл препарата Fenom. Хранить его во вскрытой таре фирма не рекомендует, а выбросить жаль. Так же и SMT2. Скажем, при первой обработке двигателя уйдет весь флакон, а при повторной – только половина. И для коробки 70 мл оказались лишними. Расфасовка помельче (например, по 50 мл) была бы удобнее. Но главное – что же все-таки дала обработка?

Начнем с **токсичности выхлопа**. Содержание CO и CH проверяли при минимальных и повышенных оборотах холостого хода (см. табл. 1). На обоих автомобилях токсичность с учетом погрешности измерений осталась «в допуске». Влияние «кондиционеров», если оно и было, неуловимо. Повторили замеры через 50 км – картина та же.

Уровень **внешнего шума** стоящего автомобиля при работе двигателя на оборотах 4000 об/мин (75% оборотов номинальной мощности) после вмешательства «кондиционеров» не изменился – гораздо заметней разница между самими автомобилями: более «молодой» (зеленый) рычал на 1,5–2 дБА громче.

Внутренний шум измеряли при равномерном движении на третьей передаче с различными оборотами двигателя (рис. 1). Здесь, пожалуй, есть некоторая тенденция к снижению уровня шума, но, опять-таки, соизмеримая с погрешностью измерения. При дальнейших испытаниях, проходивших на зеленом автомобиле уже по другой программе, внутренний шум, по субъективным оценкам экипажа, несколько смягчился.

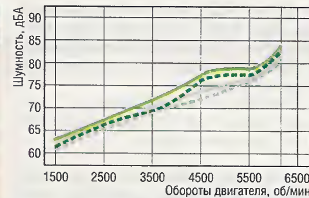


Рис. 1. Изменение уровня шума в салоне автомобиля при равномерном движении на третьей передаче с различными оборотами двигателя. Нижние границы – после обработки кондиционерами металлов.

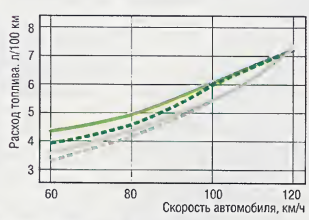


Рис. 2. Влияние кондиционеров металлов на расход топлива.

А как сказались «кондиционеры» на **мощности двигателей?** Решили оценить это по динамическим показателям автомобилей, ведь и коробки передач обработаны! Не так уж важно, в каком месте снизить трение – важен конечный результат. Вот он – в табл. 2. Это средние (по нескольким замерам) значения времени разгона автомобилей в заданных условиях, с кондиционерами и без них. Подчеркнем: эти показатели у обоих автомобилей нисколько не изменились.

ТАБЛИЦА 1
ТОКСИЧНОСТЬ ВЫХЛОПА НА ХОЛОСТОМ ХОДУ

	Серый		Зеленый	
	CO, %	CH, млн⁻¹	CO, %	CH, млн⁻¹
X.X.	0,15/0,12*	350/230	0,15/0,16	170/174
2500 об/мин	0,19/0,19	110/90	0,18/0,17	65/66

**В числителе – исходные данные, в знаменателе – после добавки кондиционеров металла.*

ТАБЛИЦА 2
СРЕДНЕЕ ВРЕМЯ РАЗГОНА АВТОМОБИЛЕЙ, С

	Серый	Зеленый
0–40 км/ч	3,4	3,3
0–60 км/ч	6,9	6,7
0–80 км/ч	11,0	11,4
0–100 км/ч	18,2	16,1
60–100 км/ч на IV передаче	16,7	16,7
80–100 км/ч на V передаче	27,7	25,8

ТАБЛИЦА 3
КОНДИЦИОНЕРЫ МЕТАЛЛА

Препарат, разработчик, страна-производитель	Расфасовка, мл	Цена, руб.
SMT2, Hi-Gear, США	236	450–510
Fenom для механической трансмиссии, Лаборатория триботехнологии, Россия	250	320–380
Fenom Triadys, Лаборатория триботехнологии, Россия	125	414

Примечание. *Препараты добавляются при каждой смене масла.*

Что ж, проверим **расход топлива.** Его измеряли при равномерном движении с различными скоростями на четвертой передаче. Результаты – на рис. 2. Оказалось, что при скорости 120 км/ч обработка кондиционерами на расходе не сказалась, но при меньших показателях некоторый эффект есть, расход топлива чуть-чуть снизился.

И за что же берут деньги? Проверенные нами кондиционеры металлов разочаруют того, кто ждет от них немедленного и явного результата. Возможно, положительный эффект проявится при пользовании ими в течение длительного времени, когда автовладельца интересует износ машины и ее ресурс, но это, похоже, из другой области – веры и внушения. □



На ВАЗе:

НИКОЛАЙ ОВЧИННИКОВ	отдел доводки шасси (1, 2, 3)
АЛЕКСЕЙ КЛИМЕНКО	отдел доводки трансмиссии (4)
НИКОЛАЙ МУРАВЬЕВ	отдел топливной аппаратуры и токсичности (5)



1. На ВАЗ-21053 выпуска 1998 года (пробег 60 тыс. км) при скорости 60–80 км/ч возникает сильная вибрация, которая передается на кузов. Карданный вал в сборе отбалансирован нормально, ходовая исправна, геометрия кузова в порядке...

Наиболее вероятная причина – чрезмерное радиальное биение одного из колес. Внимательно осмотрите шины, вращая вывешенные колеса на подъемнике или поочередно на домкрате. Еще одна возможная причина – биение подшипников передних колес. Проверяется аналогичным путем.

2. Сайлент-блоки в передней подвеске «шестерки» после замены потрескались через 10 тыс. км пробега. В магазине же при покупке говорили «фирменные». Можно ли на таких ездить или надо опять менять?

Быстрое растрескивание резины – первый признак некачественных сайлент-блоков. Такие лучше заменить.

3. Хочу оснастить ВАЗ-2110 усилителем руля. Слышал, что это потянет за собой изменения в механике, в частности, потребуется новая рейка...

Сегодня на рынке есть два варианта усилителей рулевого управления для семейства ВАЗ-2110 – электрический и гидравлический.

«Электроусилитель» – это рулевая колонка со встроенным электрическим усилителем, которую устанавливают взамен штатной. Для этого требуется слегка подрезать панель приборов в зоне рулевой колонки. Рулевой механизм остается без изменений. Сделать это можно своими силами.

«Гидроусилитель» сложнее. По сути это рулевой механизм (см. ЗР, 2004, № 8) со встроенным гидравлическим усилителем. Устанавливается взамен штатного рулевого механизма. Чтобы обеспечить работу гидравлики, на двигатель нужно будет установить гидронасос и соединительные шланги. Сделать самому такое очень сложно.

4. Допустимо ли заливать в коробку передач ВАЗ-2110 не 3,3 (согласно заводской инструкции), а 4 л масла?

Залить масла можно только на 200 мл больше предписанного. Три с половиной литра не вызовут никаких осложнений – немного «лишнего» масла будет своеобразным резервом для непредвиденных обстоятельств (коробка не любит, когда масла меньше, чем положено). А вот больше, чем 3,5 литра, заливать не следует. Такое приведет к увеличению расхода топлива, повышенной нагрузке на сальники и выбросам масла.

5. Автомобиль ВАЗ-2111, с впрысковым мотором (нет адсорбера и нейтрализатора), выпуска 2000 года, пробег 45 тыс. км. Беспокоит сильный запах бензина в салоне и около автомобиля, особенно при полном баке. Прокладка бензонасоса герметична, вентиляционный шланг бензобака из лонжерона убран.

Если есть запах бензина, значит, где-то подтекает топливо. При сильном запахе внимательно осмотрите топливный бак снизу (на подъемнике или яме). Следы отпотевания или потеков должны быть хорошо видны. Определив места утечки, можно будет решать, каким способом ее лучше устранить.

На ГАЗе:

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН	расчетно-аналитический отдел УКЗР (1, 2, 5, 6)
АЛЕКСЕЙ ЖИТНЯКОВ	КБ трансмиссий (3)
АЛЕКСАНДР КОЧЕТКОВ	КО кузовов грузовых автомобилей (4)



1. Мне кажется, что двигателю ЗМЗ-402 можно поднять степень сжатия и этим улучшить некоторые показатели машины. Выполнимо ли это без применения сложной оснастки?

Оговоренное вами условие («без применения сложной оснастки») соответственно ограничивает и возможности доводки двигателя. Остается лишь один путь – селективная подборка деталей кривошипно-шатунного механизма (коленчатый вал, шатун, поршень и т. д.), которая и даст небольшое повышение степени сжатия. На практике это сделать непросто, к тому же прирост мощности будет незначительным. Более ощутимым может быть эффект от зачистки и тщательной подгонки впускных и выпускных каналов головки блока цилиндров, впускной трубы и выпускного коллектора. Но и эта работа требует специальных инструментов и определенной оснастки.

2. Можно ли в двигатель ЗМЗ-53 установить коленвал от двигателя автобуса ПАЗ, отличающийся увеличенным ходом поршня? Что для этого нужно?

Установка коленчатого вала двигателя ПАЗ в двигатель ЗМЗ-53 возможна, но это повлечет также замену деталей цилиндропоршневой группы и повышение стоимости работы в целом.

3. Какой должна быть температура масла в редукторе заднего моста «Волги» («чайковский» мост)?

Температура масла в редукторе заднего моста автомобиля зависит от условий его работы – чем больше передаваемая на ведущие колеса мощность и чем выше температура среды (то есть охлаждающего воздуха), тем сильнее нагревается редуктор. Для «Волги», в зависимости от условий движения, эта температура может достигать 105°С.

4. Часто вижу на крышах «Газелей»-фургонов багажники. Регламентирует ли завод нагрузку на крышу, стойки? Какова максимальная?

ОАО «ГАЗ» разрешает устанавливать на крыши автомобилей «Газель», в том числе автобусов и фургонов, багажники массой не более 15 кг (их крепят к водосточным желобам в четырех точках). Масса груза не более 50 кг. В любом случае полная масса автомобиля не должна превышать указанной заводом-изготовителем. В соответствии с Правилами сертификации в РФ обязательная сертификация багажников, устанавливаемых на крышах ТС, не требуется.

5. В связи с намерением чиновников пересесть на отечественные автомобили планирует ли завод возобновить серийное производство «Волги» с двигателем V8 производства ЗМЗ и автоматической трансмиссией?

ОАО «ГАЗ» не планирует выпускать «Волгу» с двигателем V8 производства ЗМЗ. Проведены испытания и готовится к производству «Волга» с «автоматом» фирмы ZF (Германия) и четырехцилиндровыми двигателями семейства ЗМЗ-406.

6. В какие цвета сегодня красят автомобили семейства «Волга»? Чья эмаль используется на ГАЗе – российская или импортная?

Завод применяет широкую гамму цветов на окрасочных линиях. Вы можете подробно ознакомиться с этой информацией на сайте ГАЗа – www.gaz.ru в разделе «цвета окраски кузова». Окраска кузовов металликом цвета «буран», «скат», «адрия», «морано» производится эмалью фирмы PPG-Helios; «авантюрин», «сильвер», «циклон» – фирмы BASF. Применяются также краски отечественных фирм.

РАЗЗУДИСЬ, ПЛЕЧО

Хотя большинство читателей верно ответили на задачу о «Святогоре» с отказавшим стартером (ЗР, 2004, № 6), лучшим мы сочли письмо от Елены УЛЬЯНОВОЙ из Москвы



В сущности, почти 100% писем содержат одно и то же: «Ну это же так просто! Вывешиваем на домкрате одно из ведущих колес, включаем передачу и зажигание, после чего, вращая колесо, заводим мотор. Если машина хорошо отрегулирована, она заведется не хуже, чем с буксира или «с толчка»!

Что тут можно сказать? Идея в целом верная. Но интересно вчитаться в письма, из которых мы и выбирали лучшее. Пуск двигателя «с хода» кое-чем отличается от пуска вывешенным колесом. В первом случае мотор получает возможность хорошенько провентилироваться – иногда заводится и сильно разрегулированный, изношенный и т. п. Вращая вывешенное колесо, соперничать с буксировкой невозможно. Нескольких оборотов не всегда достаточно, чтобы в цилиндры поступила хорошая рабочая смесь, особенно если коленвал вращается медленно. Вывешенное колесо связано с неподвижным через дифференциал: из-за этого коленвал сделает вдвое меньше оборотов, чем было бы на ходу. Не случайно автор задачи подчеркнул, что его мотор хорошо отрегулирован – меньше поле для кривотолков!

Не спешите включать первую передачу! Пуск может не состояться. Дело в том, что на первой провернуть коленвал не каждому по силам. И на второй-то тяжеловато. На деле каждый подберет подходящую передачу сам – сообразно «талантам».

Следующий вопрос – о «подсосе». Многие считают, что перед пуском воздушную заслонку нужно прикрыть. Но зачем, если мотор еще теплый? Или вообще горячий. Ведь маловероятно, что человек, заживо съедаемый комарами и сердитой попутчицей, проторчал в ельнике целый день. А на горячем моторе «подсос» опасен: чуток не угадал – смесь переобогатилась! И тогда попробуй заведи.

И вообще: зачем ее прикрывать, если сказано, что мотор исправен – значит, и холостой ход в порядке. Но лучше перестраховаться, как предлагают читатели: пусть подружка сядет за руль и после пуска мотора выключит передачу, прибавив оборотов. Логично? Вполне, дабы любезного друга, извините, на колесо не намотало.

Так как же крутить колесо? Накачанные ребята предлагают самое простое: вывесил колесо, включил зажигание – и крути руками! Кто в себе не столь уверен, считает, что нужно надеть баллонный ключ на болт колеса и нажимать на него ногой. Это правильно: нога сильнее, рука – дороже. Кстати, по какой траектории полетит ключ, когда мотор резко подхватит? Если исчезнет в зарослях, миновав владельца, то последнему, считайте, повезло.

Видимо, опасаясь подобных событий, некоторые намереваются вращать колесо, засунув ключ в одно из вентиляционных отверстий диска. Правда, рядышком – тормозной суппорт. И если мотор заведется…

Процентов 90 ответивших собираются крутить колесо, создав простейшее приспособление из буксирного троса или упомянутой в задаче рыбацкой сети, свернутой в жгут. Закрепив конец на протекторе, например лейкопластырем из аптечки, наматываем на колесо нашу веревку (максимум в два оборота, что составит уже почти четыре метра) с таким расчетом, чтобы можно было энергично ее потянуть и раскрутить коленвал.

На переднеприводной машине такой способ пуска наиболее удобен. Выверни в сторону колеса – и действуй. Но – не забывая о технике безопасности! В лучшем случае кто-нибудь предупреждает: «Буксирные крюки с веревки снять! На руку не наматывать!» Никого не интересует, что будет, если мотор заведется, а сеть за что-нибудь зацепится. Негоже автомобилистам забывать об Айседоре Дункан...

К тому же нельзя прикладывать к машине большую силу, когда она покачивается на шатком домкрате. Затянем ручник, под порог уложим запасное колесо, подходящую корягу и т. п. Только после этого приступим к пуску.

Некоторые предложения читателей противоречат логике. Зачем, например, снимать колесо, а потом крепить веревку к ступице, на меньшем плече? Один из читателей предложил снять с диска шину и наматывать веревку на обод, как на шкив. Красиво, но сколько сил и времени отнимет! Есть и чрезвычайно экзотические идеи. Так, предлагают… воспользоваться упругостью молодых еловых стволов. Прекрасная мысль, если заранее сообразишь, возле каких сломаться.

Ну а победила в этом туре, как уже случалось, женщина. Пусть не обижаются представители сильной части человечества, но очень многие ответы, хотя они и верны, напоминают формальную отписку, представленную нами в начале статьи. Ответ Елены Ульяновой, блещущий остроумием, – приятное исключение. Приз 6000 руб. она вполне заслужила. Поздравляем!

ЗАДАЧА ДВАДЦАТЬ ПЕРВАЯ

ЧУДЕСА ОХЛАЖДЕНИЯ

«Не надо было покупать старье!» – ругал себя Георгич. На купленной с рук «семерке» мотор никак не желал прогреваться до рабочей температуры. Георгич снял термостат, и причина беды стала очевидной. Крепко, но, к сожалению, заочно досталось прежнему владельцу-«рационализатору». Особенно когда – уже с новым термостатом – мотор моментально перегрелся! Досталось и производителям негодных термостатов. Дальше, по словам героя, в магазине «приняли брак – и выдали другой», – с этим термостатом мотор тоже перегрелся. Идти в магазин третий раз? К счастью, сосед по стоянке подсказал, в чем дело...

«Ремонт» отнял минут 10, и перегрев больше не беспокоил. А вы бы что подсказали?

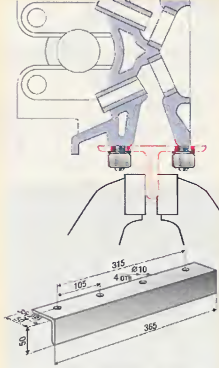
Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 октября 2004 г. по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

В дороге **отказал двигатель**: в карбюратор не поступало топливо из бензонасоса. Как оказалось, в последнем сломалась пружинка клапана.

Найти проволочку, чтобы навить подобную, не удалось, поэтому призвал на помощь поролон. Вырезал из него столбик диаметром, соответствующим гнезду, и высотой 8–10 мм, что обеспечивало легкий, как с пружинкой, прижим пластинки к седлу. Бензонасос с такой эрзац-пружиной успешно работал до конца поездки.

А. ЧИРКОВ, ПЕРМЬ

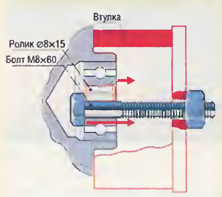
Головку **блока двигателя УМЗ-412** ремонтировать куда удобнее, если закрепить в тисках (см. рис.), а не просто положить на верстак. Для этого достаточно двух уголков 50х50 мм длиной 400 мм.



Крепление головки блока.

* * *

Подшипник из гнезда коленчатого вала извлек при помощи подручных деталей, как показано на рисунке.



Так извлек подшипник.

А. БЕЛЯКОВ, ИВАНОВО



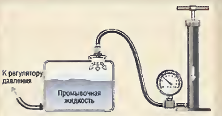
Лучшим в номере признан совет, присланный Александром ПОМОГАЙБО. Предложенный им способ промывки форсунок может привлечь внимание многих владельцев впрысковых машин.

В 1999 году окончил Воронежский механический техникум по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобилей», а в 2003-м – Воронежскую Государственную лесотехническую академию по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». Работаю механиком в ООО «Автокомплект».

Автомобиль, на котором учился ездить, – принадлежавшая отцу «Победа» 1949 года выпуска. Благодаря собственным знаниям и советам журнала удается поддерживать ее в исправном состоянии. Недавно установил карбюратор «Солекс» и бесконтактную систему зажигания.

Служебный ВАЗ-21093 прошел без капитального ремонта 310 тысяч и все еще в строю. С удовольствием читаю в журнале «Автоклуб», «Советы бывалых». Очень хочу освоить диагностику и ремонт системы впрыска: надеюсь, статьи журнала в этом помогут.

Впрысковый **двигатель «Волги»** стал плохо пускаться, работал с перебоями. Решили промыть форсунки, используя бачок для заправки маслом агрегатов автомобиля (см. рис.). Чтобы стравить давление в топливной системе, сняли предохранитель бензонасоса и, пустив двигатель, выработали остатки бензина. Шланг от регулятора давления, который подходит к топливному фильтру, надели на штуцер очищенного и заполненного промывочной жидкостью бачка. Шланг «обратки» заглушили болтом с хомутом и шинным насосом создали давление в бачке около 3 атм. Убедившись в герметичности всех соединений, пустили двигатель.



Устройство для промывки форсунок: 1 – бачок; 2 – манометр; 3 – шинный насос.

Порядок промывки в свое время был описан в журнале: 15 минут двигатель работает на холостом ходу, затем 20 минут выдержки для растворения отложений и, наконец, работа до полной выработки жидкости с периодическим повышением оборотов до 2000 в минуту. После такой процедуры все параметры двигателя пришли в норму. Расходы составили 420 рублей (литр жидкости и два хомута).

А. ПОМОГАЙБО, ВОРОНЕЖ

Автору лучшего совета журнал вручает премию 5000 рублей, а компания «Сорокинструмент®» награждает компактной ручной лебедкой грузоподъемностью 500 кг.



ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Необходимость промывки форсунок возникает тем чаще, чем ниже качество используемого топлива.

Эту операцию выполняют на специальных стендах, но, к сожалению, далеко не все СТО. Да и цена многих не устраивает. Поэтому автомобилисты ищут и находят свои варианты.

А. Козин из Североморска, например, демонтирует из бака насос высокого давления и, погрузив его в емкость с промывочной жидкостью, подает к форсункам. А. Помогайбо достигает того же результата более простым способом: бачок продается в магазинах, а шинный насос с манометром (ручной или ножной) есть у каждого.

Когда в **ВАЗ-21083** после семи лет эксплуатации стала плохо работать **передняя стойка** подвески, я снял ее и разобрал. Все детали оказались в порядке, а вот жидкость испортилась. Залив в амортизатор жидкость Dexron красного цвета фирмы Chevron (лучшее соотношение цена–качество в нашем магазине), собрал стойку.

Чтобы как следует защитить шток и сальник от грязи и пыли, установил гофрированный резиновый чехол с чашкой от задних амортизаторов. Для этого напильником проточил поясок для чашки и увеличил в ней отверстие, как показано на рисунке.

Установка чашки и чехла на стойку.



Так же поступил с другой стойкой. Результат порадовал: за четыре года после пробега более 80 тыс. км в условиях Сибири претензий к стойкам не было. Занявшись ремонтом подвески, осмотрел стойки: шток – чистый, сухой, жидкость только слегка потемнела.

С тех пор в стойки и амортизаторы своих знакомых заливаю только Dexron, который работает лучше спецжидкости.

В. ДЕМИЧЕВ, НОВОСИБИРСК

ОГОНЬКА НЕ НАЙДЕТСЯ?

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Пять лет назад мы опробовали способ сварки, не требующий специального оборудования – стержнями «Оксал» (ЗР, 1999, № 2). Технологии не стоят на месте, появились новые разработки. Теперь подобными способами можно надежно соединять не только черные, но и цветные металлы, а также нержавеющую сталь. Конечно, если под рукой всегда есть ацетиленовая горелка, никакие сварочные карандаши не нужны. Ну, а как нет?

Кроме «Оксала», российское предприятие «Велд Форс» выпускает стержни «Шквал» – меньших размеров, но достаточно эффективные. В зависимости от используемых присадок можно получить шов на основе «синтезируемого сплава» двух видов – медно-никелевого (белого) или медно-железного (оранжевого).

Стержень – бумажная трубка диаметром 11–15 мм и длиной 100–150 мм, заполненная термитным составом, оксидами металлов и флюсами. Картонную упаковку используем как держатель стержня при сварке.

Во время термической реакции оксиды восстанавливаются до исходных металлов и смешиваются с расплавом соединяемого металла под флюсом. После остывания образуется прочное



Стержни «Шквал» – меньшие, «Оксал» – побольше.



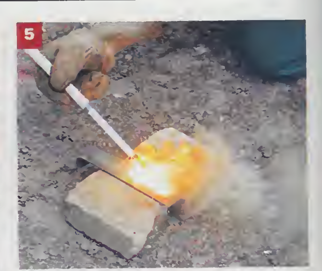
Зажигательное начало.



«Там, за туманами...»



Плакали наши 200 руб.!



Ветерок в помощь мастеру.



Стальной лист толщиной 0,8 мм внахлест.



Оранжевый шов – на «троечку».



Полоса, рассеченная резаком «Оксал-2у».

соединение типа твердой пайки для стальных деталей или сварки для цветных металлов.

Несомненное преимущество такой технологии – простота. В дополнение к стержням нужны только спички или зажигалка, темные очки (достаточно плотных солнцезащитных) и рукавицы.

ОПРОБОВАННЫЕ СВАРОЧНЫЕ СТЕРЖНИ

Номер и назначение стержня	Кол-во в упаковке	Цена, руб.
«Шкаал»		
1110 – пайка – сварка стали толщиной 0,8–2,0 мм, сварка меди (медно-железный шов)	3 шт.	170
1150 – пайка – сварка стали толщиной 2,0–4,0 мм, сварка меди (медно-желвзный шов)	3 шт.	190
2110 – пайка – сварка стали, нержавеющей стали толщиной 0,8–2,0 мм (медно-никелевый шов)	3 шт.	190
2150 – пайка–сварка стали, нержавеющей стали толщиной 2,0–4,0 мм (медно-никвлевый шов), возможна заделка трещин в чугунных деталях	3 шт.	200
«Оксал»		
5156 («Оксал-2у») – резка металлов: стальных пластин толщиной до 10 мм, прутка диаметром до 20 мм	1 шт.	120
2115 – пайка–сварка стали, нержавеющей стали толщиной 1,0–1,7 мм (медно-никелевый шов)	1 шт.	120

Недостаток – обилие дыма, за которым скрывается место сварки. Зажгли – и тут же образуется непроницаемая дымовая завеса! Стержень сгорает за 15–20 с, выделяя весь запас скрытой теплоты: чуть «не угадал» – получишь непровар шва или прогорят соединяемые детали. Вот почему при выборе стержней необходимо учитывать мощность термического состава и подбирать их сообразно толщине соединяемого металла – от 0,8 до 4 мм.

Длину шва, по мере обретения навыка работы, можно довести до 100 мм. Нам опыт прошлых лет помог мало: при экспериментах с новыми типами стержней первый блин вышел комом. Пытаясь соединить два стальных уголка 40x40 мм, неправильно наклонили стержень и за дымком очень быстро превратили 200 руб. в «слезы» (фото 4). Повторили попытку (фото 5) на ветру – только теперь получилось хорошо.

Стальные листы толщиной 0,8 мм соединяли внахлест (фото 6). Начали работать медно-никелевым составом «за здравие», закончили... прогаром металла. Тонкий лист, как это случалось и раньше, при остывании шва сильно покоробило. А вот болт к листу приварился весьма убедительно. Огненную струю стержня направляли в основном на головку болта.

На фото 7 показано соединение деталей медно-железным сплавом. Шов оранжевый. Но отсутствие навыка и избыток дыма вылились в типичную ошибку: часть шва не получилась.

В заключение мы проверили эффективность стержней для резки металла – «Оксал-2у». Энергии, выделяющейся при горении такого стержня, достаточно для резки стального листа толщиной 10 мм или прутка диаметром 20 мм. Мы легко перерезали стальную полосу толщиной 8 мм и шириной 30 мм, причем стержня хватило бы еще миллиметров на 10. Хороший результат. Но такое качество резки вызвало и опасение у коллег – ведь этим стержнем можно срезать замки и петли на дверях гаража!

Наши выводы: сварочные стержни – не панацея от всех поломок машины или иных хозяйственных проблем, но могут быть серьезным подспорьем при соединении деталей в полевых, походных условиях. Конечно, результаты работы зависят от навыков того, кто рискнет зажечь такой стержень. Не следует пренебрегать принудительной вентиляцией зоны сварки или помощью ветра, как это и указано в инструкции.

Резак «Оксал-2у» весьма эффективен. Но пользоваться им внутри автомобиля не рекомендуем: большой выброс расплавленного металла – опасность возгорания. □



СЛУЖЕБНОЕ СООТВЕТСТВИЕ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ. ФОТО: **ГЕОРГИЙ САДКОВ**

Словами «российская иномарка» ныне никого, пожалуй, не удивишь. Хотя логики в них маловато. Впрочем, потенциальных владельцев волнует другое – как эти «дети автоинтернационала» поведут себя в эксплуатации?

За информацией мы решили обратиться в таксопарк, благо теперь на линию выходят не только «волги». Лучшего места для проверки выносливости трудно найти: 10–15 тысяч ежемесячных километров по дорогам, которые не выбирают. Чтобы привезти план, автомобиль колесит по городу 22 часа в сутки. При такой нагрузочке все, что должно сломаться, обязательно сломается – будьте уверены! Не зря машинам-такси официально отказано в гарантии. Частнику такие подвиги не под силу, так что примерять автомобиль «на себя» надо с поправочным коэффициентом.

ДВЕ В ОДНОМ

В 15 ТМП Москвы трудятся два вида «русских иностранцев» – «Ситроен-Берлинго», он же «Донинвест-Орион» (70 автомобилей) и «Хёндэ-Акцент» (80 автомобилей). Обе модели собраны в Таганроге, на тамошнем автомобильном заводе ТагАЗ. Преемники «Волги» оказались недешевы: с учетом корпоративных скидок «голый» «Ситроен» обошелся в $12 тыс. За слегка «навороченный» «Хёндэ» отдали $10 500, получив сверх бюджета кондиционер, электропакет и центральный замок. На сигнализацию тратиться не стали – на автомобиль в таксистской раскраске профессиональный угонщик не позарится. А на любителей «просто покататься» вполне хватит штатного иммобилайзера. Зато приобрели защиту двигателей – на наших дорогах предмет чуть не первой необходимости. Еще раскошелились на шипованную резину. Зимой без нее не обойтись даже в столице. В соответствии со специальностью парк машин радиофицировали и установили таксометры. Это, пожалуй, единственное профессиональное оборудование. В остальном машины такие же, как у любого частника.

«Ситроен» трудится семейным извозчиком, то есть чаще обслуживает поездки с большим багажом – на пикник, в аэропорт, на вокзал. Поперечины на крыше – излюбленное место перевозки спортивного инвентаря горнолыжников и серферов. Впрочем, длинномеры часто встречаются и у новоселов, и у дачников.

«Хёндэ» слывет городским проныройю. Маленький юркий автомобиль легко вписывается в толчею мегаполиса. А уж если угораздит застрять в пробке, париться не придется – выручит кондиционер. Правда, «Акцент» не может похвастаться высокой вместимостью – пятерым в салоне ни вздохнуть, ни выдохнуть. Но бывает это крайне редко: по статистике средняя загрузка такси один-два пассажира одновременно. За два года машины набегали по 250–350 тыс. км, успев проявить себя во всей красе.

НАРАБОТКА НА ОТКАЗ

Главная деталь, определяющая состояние автомобиля, – кузов. У «Берлинго» он держится молодцом. Металл оцинкован, поэтому в местах сколов и царапин не ржавеет. Довольны жестянщики – мелкомодульная конструкция сминаемых зон позволяет заменять только поврежденные в аварии детали, а не отрезать, к примеру, весь передок.

С «Акцентом» хлопот больше. У всех машин интенсивно «цветет» водосток заднего ската крыши и желоба багажника. До дыр дело не дошло, но все равно неприятно. Грунт слабовато держится на металле, отваливаясь при незначительных повреждениях. И необычайно сложно подобрать краску! Похоже, корейская рецептура приготовления отлична от европейской. Классические приемы не годятся, «попасть в цвет» может лишь очень опытный маляр.

Не радует и обилие кузовных модификаций. Скажем, в корейском крыле, в отличие от таганрогского, может не оказаться отверстия для повторителя поворотов. Поэтому при покупке «железа» необходимо быть предельно внимательным.



Корейцы отверстий для повторителя поворота в крыльях не делают.



Благодаря оригинальной конструкции кузов легко восстановить после аварии.



Радиатор «Акцента» больше одной зимы в Москве не выдерживает.



К 100 тыс. км у глушителей отгорает подводящая труба.



Арматура обоих кузовов достаточно надежна, хотя попадаются слабые места. Почти у всех «ситроенов» к 100 тыс. пробега начинают заедать дверные замки. Смазка не помогает – чтобы не ломать ключи, приходится ставить электроприводы. После 70 тыс. нарушается регулировка привода сдвижной двери. Радикальное средство – укоротить тягу фиксатора.

В «Хёндэ» нередко ломается ручка привода открывания багажника. Может, это характерно только для такси – частник столь активно ручку не эксплуатирует. Зато правую петлю капота на специфику работы не спишешь. Хрупкая деталь редко живет больше одной зимы. Видимо, стоит ее почаще смазывать.

Моторы – работники хоть куда. И особого ухода не требуют. Правда, из-за экстремальной эксплуатации в интервалы обслуживания внесли коррективы. Масла-фильтры заменяют через 10 тыс. (вместо рекомендованных пятнадцати), а ремни привода ГРМ – через 60–80 тыс. (вместо 100–120 тыс. соответственно). Топливо – исключительно АИ-95. Опасения насчет его низкого качества кажутся преувеличенными. За два года по вине бензина в парке пострадали всего пять машин (внеплановая промывка форсунок). Свечи ходят вообще по 30–40 тыс. км у «Берлинго» и 15 – у «Акцента». Кажется, вполне приемлемо. Москвичи надеются повторить достижение ростовских коллег – там двигатели этих машин отработали в такси по 700 тыс. км!

Если, конечно, к тому времени не прогорят на радиаторах. У «Хёндэ» это нечто уникальное – за год потекли 40 штук из 80! Видимо, на темпах коррозии отразились близкое соседство с холодным (зимой кондиционер не нужен!) конденсором и контакты с «безвредными» антигололедными препаратами. «Ситроены» в отсутствие кондиционера пока держатся молодцом.

Сцепление должно отходить 150 тыс. у «Ситроена» и не менее 100 у «Хёндэ». Все так и есть, лишь на трех машинах темпераментные водители умудрились стереть накладки к семидесяти тысячам. Безотказно работают коробки передач. Только у троицы «ситроенов» поочередно заменяли рассыпавшиеся подшипники дифференциала. Похоже, детали были из бракованной партии.

Подвеска у большинства машин до сих пор цела. Подкачал лишь «Хёндэ» – его задние стойки больше 50 тыс. км не выхаживают. Тормозные колодки служат в среднем 20 и 100 тыс. (спереди и сзади) у «Ситроена», 15 и 70 тыс. у «Хёндэ» соответственно. Ничего не поделаешь – большой город. В условиях полегче результат будет выше. Покупая детали для «Акцента», запаситесь и колесными шпильками. Будете снимать-ставить колесо – пару штук обязательно свернете. То ли шпильки слабые, то ли мужики крепкие…

Из периферийных узлов после 100 тысяч у «ситроенов» отказали один гидроусилитель руля и два топливных насоса. А «Хёндэ» достал капризами электрики. Видно, проводка неравнодушна к влаге, поэтому при каждом ТО предусмотрите время на просушку и поиск блуждающего «плюса» габаритного освещения.

Оба автомобиля время от времени громко заявляют о себе оглушительным ревом. У «Хёндэ» это случается чаще – каждые 30–40 тыс. км прогорает сильфон приемной трубы. «Ситроеновский» выхлоп более термостоек – задняя стенка глушителя лопается тысячам к 90–100. Сам глушитель еще хоть куда, поэтому можно обойтись несложным ремонтом.

ЗАКАЗ ПРИНЯТ!

Подвижным составом в парке довольны. Даже опытные таксисты, отпетые «волгари», «баржу» больше не хвалят. Говорят, в ней пять-шесть часов непрерывной работы – предел. А в этих «новых русских» и 10–12 – нормально. И посадка удобнее, и обзор. Опять же – гидроусилитель, кондиционер. На бензоколонку заглядывают редко – больше 8 литров в городе ни одна не ест! А еще – пассажирам нравится. Есть среди них и потенциальные покупатели. Специально такси заказывают, чтоб оценить, что за автомобиль. Очень удобный, кстати, способ – попробуйте! □

Редакция благодарит ООО «МВ-МОТОРС» и АВТОТЕХЦЕНТР «ИЛЕКСА-М» за помощь в подготовке материала.

НА 70-й ШИРОТЕ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ



Была когда-то модная песня про «ребят 70-й широты». Им был не страшен «ни вал девятый, ни полюс вечной мерзлоты», да и вообще никакие трудности не пугали. В нашей жизни всегда хватало тех, кто был готов сорваться с насиженных мест в поисках новых впечатлений, новых друзей, новой, увлекательной работы… Вот так и Сергей Решетов больше двадцати лет назад уехал в неизвестность из родного городка в Нижегородской области, знаменитого только тем, что там родился Валерий Чкалов.

С тех пор было много всего – хорошего и плохого, но о своем решении он ни разу не пожалел. Здесь, на Крайнем Севере встретил свою будущую жену Татьяну, здесь родились две замечательные дочки – Вера и Настя. Не раз пришлось менять работу – времена такие, но Решетовы никогда работы не боялись. После завода был автосервис, где освоил все профессии, потом стал водителем-профессионалом. Последние несколько лет на лесовозе – тяжелом «Вольво», таскал лес с юга области, из-под Ковдора в Мурманск. С начала лета устроился в Мурманское морское пароходство, мотористом на плавбазу «Имантра». Ее задача – обеспечивать другие плавсредства, поэтому далеко в море пока не ходит. Значит, каждый вечер Сергей дома, с семьей…

Столько дел накопилось! Машиной вот надо заняться: заслуженная «пятерка» 1983 года рождения верой-правдой служит Решетовым с 1991 года; на спидометре уже за 200 тыс. км, но никаких особых проблем нет. Исправно вывозит детей в лес по грибы-ягоды (этого добра в Заполярье летом предостаточно), к родителям Сергея в Нижегородскую область и Татьяны – в Ленинградскую…

В анкете, которую Сергей Решетов прислал в журнал «За рулем», он честно признался: мечтаю о современном автомобиле, скажем, «десятого» семейства, но позволить себе такую покупку смогу только года через три. Пока есть другие расходы, поважнее. Но почему бы не помечтать?

…Оказывается, мечты иногда сбываются, да еще самым неожиданным образом! Когда Сергею позвонили из редакции, сообщив, что его анкета оказалась выигрышной и завтра в Мурманск прилетят сотрудники ЗР, чтобы вручить автомобиль, он, как и почти все до него в такой ситуации, не поверил. Как это так – никогда в жизни ничего не выигрывал, специально не стремился к этому и на тебе – машина!

«Хватит разыгрывать, никуда я завтра не пойду – мне на вахту надо», – поначалу отрезал он. Потребовалось время, чтобы убедить явиться-таки за призом! Зато с утра к автосалону официального дилера АвтоВАЗа вся семья Решетовых явилась в полном составе за несколько часов до назначенного времени. Волновались, конечно, ужасно, до конца так и не верили в удачу…

После недолгого «выездного заседания» семейного совета Решетовы выбрали ВАЗ-2110 синего цвета. Впервые Сергей садится за руль своего нового автомобиля. Профессиональный водитель разволновался так, что при выезде «выскочил» на шоссе на «красный»… Хорошо, на дороге никого не было!

Вместе со счастливым владельцем совершаем «круг почета» по самым интересным местам города-героя. Сергей здесь хоть и не коренной житель, но его историю хорошо знает и с удовольствием рассказывает о наиболее интересном. «Экскурсию» закончили на самой высокой сопке, где установлен памятник защитникам Заполярья (в народе его называют «Алешей»).

– Вы знаете, кто мог и хотел, отсюда уехал, – говорит он. – И у нас такая возможность была, но за 20 лет этот край стал мне родным. Будем жить здесь!

Выходит, есть еще «ребята 70-й широты»!

А мы поспешили в Москву, скоро предстоит еще одна поездка. Как и обещали, среди участников анкеты, где читатели определяли лауреата конкурса «Доверие потребителя», разыграем еще одну новенькую «десятку». Куда она уедет – еще не знаем… Читайте и выписывайте «За рулем» – выигрывайте вместе с нами! □

Очередной приз в «Игре по-крупному» достался читателю из далекого Заполярья Сергею Решетову.

ПОЧЕМУ БЫ НЕ ВВЕСТИ ОТДЕЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ДЕПУТАТОВ И МИЛИЦИОНЕРОВ? ЧЕМ ПРОВИНИЛИСЬ «МЕРСЕДЕСЫ» С МИГАЛКАМИ? ЗАХОДИТЕ В «ЗАРУЛЕВСКИЙ ПОЧТАМТ» – ПОГОВОРИМ...

Я водитель-профессионал с 21-летним стажем. Взволновало меня письмо А. Бедина в ЗР, 2004, № 5 – якобы «мерседесы» с мигалками не дают проходу «Скорой помощи». Абсолютно бездарное письмо! Ведь на Руси всегда приветствовали чинопочитание: едет барин на тройке с бубенцами и все расступаются! У нас существует перечень должностных лиц, автомобили которых оборудованы спецсигналами. И если этого Бедина завтра назначат министром и за ним придет БМВ 7-й серии, то он сядет сзади и скажет: «Вперед!» А если я еду со спецсигналами по разделительной, то это моя работа – завтра сядете на мое место и тоже поедете. Другое дело – кто разрешил? Надо пресекать всякие спецталоны и ограничивать число автомобилей со спецсигналами – вот где проблема, товарищ Бедин! А что касается «Скорой помощи», так ее не только «мерседесы» с мигалками – ее такие вот бедины на «жигулях» и затирают... С уважением.

ДМИТРИЙ, МОСКВА

У меня предложения. Первое – ввести в ПДД дополнения о нераспространении этих правил на авто с синими номерами и номерами с большим российским флагом. А то назначили ребят принимать законы, а они сами же и нарушают. Второе – на государственном уровне начать продавать номера типа «ООО». Чем больше этих «О», тем дороже – деньги казне не помешают. Третье – детям читать лекции на тему «Осторожно – спецномера»...

О.СУХРОБ,
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Ваш журнал очень бы украсили работы тех, кто своими руками в холодных гаражах творит нечто. Например – вот такое...

БОРИС ОВЧАРОВ,
БЕЛГОРОД



ЛАЙБА И КОРА

АЛЕКСАНДР ЕРУШЕВ



Был у нас на военной кафедре один занятный полковник, который, в частности, все «лады» называл «лайбами». Это армейское определение как-то намертво прицепилось к сознанию и ассоциируется у меня со всей продукцией ВАЗа. А поскольку любая машина обязана иметь имя, позвольте представить парочку моих хороших «знакомых». Зовут их «Лайба» и «Кора».

«Лайба» – это ВАЗ-21102 2000 года выпуска. Замечательное достижение российского автопрома цвета изумрудный металлик. А «Кора» – это «Тойота-Королла» 2003 года – серебристая красавица с сердцем 1,6 л и с обтекаемыми формами молодого дельфина. Мой опыт общения с ними абсолютно «симметричен» – обеих я в свое время приобрел у официальных дилеров, а пробег каждой составил 25 000 км.

Начну с «Лайбы». Что характерно для всех «десяток», так это их бесконечный тюнинг – от момента покупки и до самой продажи. В соответствии с этим неписаным правилом на «Лайбу» был установлен, навешан, налеплен, набрызган и накручен весь соответствующий джентльменский набор... Загибаем пальцы – антикор, сигнализация, механический блокиратор руля, дополнительные замки капота и багажника, защита картера и радиатора, задние проставки, дополнительная растяжка передних стоек, сенсорная «пионеровская» магнитола, два маршрутных компьютера, электронная защита стартера, программируемое реле «дворников», дополнительный задний стоп-сигнал, «волговские» гудки, антибликовые зеркала заднего вида, локеры, молдинги на бамперы и двери, «дождевики» на



окна и кожаная оплетка на руль – уфф... Завершающим аккордом этой электромеханической симфонии явилась установка отполированной до блеска насадки на выхлопную трубу, а также вазовского шильдика на крышку багажника. Забегая вперед, скажу, что на «Кору» поставили защиту картера, сигнализацию, а также блокиратор на рычаг коробки – остальное в ней уже было предусмотрено или вообще не нужно.

Эксплуатационные проблемы у «Лайбы» начались с пятидесятого километра – неожиданно отвалился поводок с «дворником». Причина – трещина в месте затяжки на мотор-редукторе. Ну а дальше пошло-поехало: на 1240-м километре полетела шаровая, в которой не было ни капли смазки. Далее в период 6500–7800 км меняли переключатели поворота и стеклоочистителей, а также датчик скорости и электроприводы стеклоподъемников в задних дверях. На 12-й тысяче произвели замену мотор-редуктора стеклоочистителей, датчика уровня масла и правого сальника коробки передач. Кроме того, до 25 тысяч не дожили потеющий поворотник левой блок-фары и регулятор напряжения.

Скулить не буду – основная масса перечисленных неполадок пришлась на гарантийный период.

СТОИМОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВАЗ-21102 И «ТОЙОТА-КОРОЛЛА» В ДОЛЛАРАХ США

Перечень затрат	«Лайба»	«Кора»
ТО, ремонт и тюнинг	985,7	923,7
Бензин	652,4	894,4 (680*)
Итого: стоимость одного километра, долл.	0,066	0,073 (0,064*)

** В скобках – данные, приведенные к уровню цен 2001–2002 гг.*

«Лайба» в целом нравилась: легкая, экономичная, позволяющая на загородных трассах не чувствовать себя ущербным участником дорожного движения…

Но предательство было не за горами: появилась возможность пересесть на «Кору». Колебался долго, зато сейчас, когда прошел год с момента покупки, а в продаже появились одноклассники типа «Лансер» или «Сивик», заявляю: мой выбор остался бы неизменным – «Кора»! Классный мотор в 110 сил тянет и «на верхах» и снизу – а сама «Кора» к тому же просторная, экономичная и симпатичная. Однако привыкал долго: во-первых, там ничего не ломается, что само по себе подозрительно, а во-вторых, «советская» манера взаимоотношений на «тойотовском» сервисном центре воспринимается болезненно. С менеджером по гарантии нужно долго и настойчиво беседовать, чтобы заглянуть под свою машину в ремзоне. Слесари и электрики при выполнении рядового ТО ведут себя так, будто обслуживают стратегические ракеты на боевом дежурстве. Все засекречено, как в ядерном «ящике». Отсюда и большие пробелы в знаниях – не знаешь, на чем ездишь. Может быть, это теперь и «не модно», но я так не привык! И литературы никакой – спасает разве что Интернет.

Что касается сравнения… Попросили тут недавно перегнать новенькую «102-ю» из магазина после покупки… Впечатление ошеломляющее! Тесная, слабая, тупая… Педальный отсек узкий, руль тонкий и большой, усилие поворота огромное. Тормоза вялые и тугие – страшно ездить, сцепление включается в самом конце хода педали – нога аж до руля достает. А ведь год назад мне эта машинка искренно нравилась – вот что значит отсутствие информации…

Кстати, о сравнении. Прикинув свои затраты на обеих «дам», я составил простенькую таблицу, которую и предлагаю всеобщему вниманию. Но поскольку цены за период нашего знакомства все время ползли вверх, пришлось провести маленький перерасчет.

Чувствую, что каждый истолкует мои результаты по-своему. Что ж – для того и старался…

Это какими же надо быть мазохистами, чтобы писать о том, какие у нас хорошие отечественные автомобили!

Да, я патриот своей страны, но лучше буду лишний год копить деньги и ходить пешком, чем куплю отечественное авто!

Потому что выпускать их в продажу – это издевательство над людьми!

А пока мы не прекратим такое покупать, производитель будет думать, что такое «качество» нас устраивает и большего нам и не надо.

Ваш постоянный читатель

ИВАН



Как говорится – без слов. Впрочем, можете угадать марку машины…

РОДИН ВАЛЕРИЙ, ТАМБОВ

Сейчас появилась новая напасть: аварийная световая сигнализация. В отличие от мигалок она доступна всем, а потому куда более опасна.

Все чаще на улицах Москвы можно увидеть вставший в неположенном месте автомобиль, водитель которого мирно сидит в машине, не обнаруживая признаков обеспокоенности.

А вокруг творится несусветное: «аварийное» авто встало наперекосяк и мешает движению. «Аварийкой» не брезгуют даже водители самосвалов – они оставляют их на автобусных остановках и идут за сигаретами в ближайший киоск.

Такая «лазейка», по сути, в одночасье легализовала остановку и стоянку в неположенном месте. Напасть эта крайне серьезная, и если не принять мер, ездить будет просто невозможно. Надо крепко наказывать таких симулянтов, чтобы другим неповадно было. У ГАИ на это есть права.

ЖЕМОЛДИНОВ Д., МОСКВА

Хочу представить вам мой «Форд Краун Виктория». Когда впервые увидел его, то сразу же без раздумий решил купить. Объем – 4,6 л, мощность – 275 л. с., хорошая управляемость и очень простой. Проехал на нем 70 000 км – никогда не подводил. Отечественное горючее лопает без проблем, а такого комфорта не испытывал до этого ни разу. Машина привлекает огромное внимание окружающих, потому что ее дизайн и красота несравнимы ни с чем. Хотелось бы, чтобы вы писали об «американцах» побольше.

СЕРГЕЙ НИКУЛИН, МОСКВА



Жаль мне этого А.Кравченко (ЗР, 2004, № 6, с. 218) – никогда он хороших машин не видел… Я живу в Калининграде, так у нас на иномарках весь народ ездит. А эта его фраза чего стоит – дескать, они ломаются ничуть не реже наших… Скажи я такое у нас в гараже – на смех поднимут.

Это ж надо – «Матиз» у него хуже «горбатого запора»! Слов не хватает – да он же безопаснее, комфортабельнее, на крэш-тесте три звезды из пяти получил! А вот «зэп» убьет весь свой экипаж уже на 40 км/ч. Или «Ода»? Да зачем же тебе багажник инструментом забивать, если отечественные авто якобы не ломаются? А про антикварное масло – это вообще смех. И насчет алгоритма, как нужно ехать, чтобы машина не дергалась – это, оказывается, целый обряд… Никого не хочу обидеть, но я против недоделанных автомобилей, которые в случае аварии становятся общей могилой.

МИХАИЛ ХЛАМОВ

С СЕНТЯБРЬСКИМИ МАТЕРИАЛАМИ «ЗАРУЛЕВСКОГО ПОЧТАМТА»
РАБОТАЛ **МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН**

***P. S.** По-прежнему в целях взаимной экономии времени просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны. Всем, кто хочет сотрудничать с нами в подготовке материалов, напоминаем о наличии электронной почты: kolodochkin@zr.ru.*

ЗАВЕЩАНИЕ «БОЛЬШОГО ПАТРОНА»

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Луи Рено скончался ранним утром 24 октября 1944 года в клинике Се-Жан-де-Дье, находясь под арестом по обвинению в коллаборационизме. Кончилась великая и трагичная эпоха практически единоличного владельца, почти самодержца огромной промышленной империи. «Большого патрона», как называли Рено подчиненные, похоронили в Нормандии, близ любимого имения Эркевилль, где совсем недавно он лично испытывал народный автомобиль, который намерен был поставить на конвейер после войны. Эта машина связала эпохи, разделенные Второй мировой войной, и судьбы людей, оказавшихся по разным сторонам линии фронта.

По неоднократно растиражированной легенде «Рено-4CV» (по-французски «Каттр шво» – четыре лошадиные силы, разумеется, налоговые) создавали во время войны втайне от немцев, а датой, когда Рено задумал автомобиль, часто называют 1938 год.

Но «отмашку» на создание машины Луи Рено – владелец более 90% акций огромной компании – дал на самом деле позже, в феврале 1939-го. Именно тогда Рено, как делал почти ежегодно, приехал на Берлинский автосалон. «Большой патрон» с многочисленной свитой, конечно же, заглянул на стенд «Рено», где дебютировала модель «Жювакатр». Возле этой машины и произошла короткая встреча Луи Рено с Адольфом Гитлером, которую зафиксировали множество фотографов со всей Европы. Вообще-то, они уже встречались в 1935-м и разговаривали гораздо дольше, но ранней весной 1939-го европейский воздух был уже другим, поэтому именно это рукопожатие с диктатором противники Рено будут вспоминать даже после его смерти.

Разумеется, патрон обошел всю выставку, где как раз дебютировал компактный глазастый автомобиль КДФ – будущий «Фольксваген-Жук». Именно он и подтолкнул французов к проекту нового народного автомобиля. Работой руководили Шарль Серра – старый, еще с конца XIX века, соратник Рено – и молодой талантливый инженер Фернан Пекар. Но события осени 1939-го и первой половины 1940-го не позволили по-настоящему взяться за реализацию проекта.



Луи Рено (1877–1944 гг.)

Здоровье Луи Рено уже в те годы заметно пошатнулось – нарушения работы головного мозга происходили все чаще, и тогда он почти терял нити управления, которые



Готовые к отправке дилерам «рено» возле завода в Бийанкуре, 1948 г.

Прототип «Рено-4CV» был очень похож на «Фольксваген».

впервые стали ускользать из рук «Большого патрона» под ударами забастовок и стачек 1936–1938 гг. Он лихорадочно пытался приспособиться к быстро меняющейся политической обстановке. В 1940-м летал в Америку, где встречался с заокеанскими промышленниками, затем старался запустить простаивающие заводы в пригороде Парижа Бийанкуре – головное предприятие концерна. Оккупанты требовали начать ремонт и производство танков. В Бийанкуре их, кстати, так и не делали, военным производством занимались филиалы «Рено», которые еще в начале войны фактически перешли под контроль правительства Франции.

И все же работы над моделью 4CV с осени 1940-го возобновились. В мае следующего года двигатель показали Луи Рено, самочувствие которого в те дни очередной раз ухудшилось. Патрон флегматично пробормотал: «Хорошо. Продолжайте», но все-таки велел поставить мотор у себя в кабинете, чтобы познакомиться с ним поближе.

Очевидно, весной 1941-го был готов уже и двухдверный кузов, глядя на который можно было безошибочно определить: создателей «Каттр шво» вдохновлял «Фольксваген». Кстати, четырехцилиндровый двигатель объемом 0,76 л, как и у немецкой машины, был воздушного охлаждения и стоял сзади. Заимствование вовсе не смущало ни Рено, ни его соратников. Дебютировавший в 1939-м «Жювакатр» – первый «Рено» с несущим кузовом – был не только этим, но и внешностью очень похож на «Опель-Кадет».

Завод в Бийанкуре строил грузовики, в основном, конечно, для немцев. Производство, как и работу над компактной моделью, приостановили после налета британской авиации в ночь с 3 на 4 марта 1942-го. Прототипы уже четырехдверного «Рено-4CV» вышли на испытания лишь в сентябре 1943-го. Тогда же одна из машин попала в имение Рено – Эркевилль. Вряд ли работы можно было скрыть от немцев, особенно на этой стадии. Трудно представить, чтобы их многочисленные службы, в том числе гестапо, штаб-квартира которого, кстати, находилась на авеню Фош, по соседству с особняком Рено, проглядели такое нарушение. Скорее всего, оккупанты, удовлетворенные производством грузовиков, старались сохранять в Париже более-менее благопристойный вид и смотрели на деятельность конструкторов сквозь пальцы. Кстати, разрабатывать мирную продукцию еще до прихода немцев, в сентябре 1939-го, запретило французское правительство.

Луи Рено, потребовавший сделать в Эркевилле для испытаний «Каттр шво» специальную «полосу препятствий», считал, что народный автомобиль должен быть все-таки двухдверным, а в качестве семейного планировал выпустить после войны шестицилиндровый «Рено-11CV». Но в целом патрон остался доволен «четырехсильным».

В 1943-м бомбежки завода участились, и вскоре конвейер окончательно встал. В августе 1944-го Париж был освобожден. Левые газеты, имевшие на Рено зуб еще с конца 1930-х, когда самодержец Бийанкура проявлял неуступчивость в переговорах с профсоюзами, начали атаку на «Большого патрона», обвиняя его в сотрудничестве с нацистами. 23 сентября Рено и его генерального директора Рене де Пейрекава арестовали.

Вообще-то, компания «Рено» работала на немцев не



На поздних «Рено-4CV» стоял 21-сильный двигатель, позволявший достичь 100 км/ч.



«Рено-4CV Декапотабль» 1954 года.

старательнее других. Большинство арестованных в те бурные дни, в том числе и Пейрекава, позднее оправдали. Рено же припомнили не только правые взгляды, но и связи с правительством Петена, и, конечно, рукопожатие с Гитлером.

16 января 1945-го по указу президента Де Голля заводы «Рено» национализировали. Государственный управляющий Пьер Лефоше, хоть и был врагом уже мертвого Рено, не дал фирме захиреть. Он убедил правительство, которое планировало выпускать в Бийанкуре лишь грузовики, ставить на конвейер модель 4CV. Вот тут-то, похоже, и родилась легенда о «подпольном», патронируемом Сопротивлением, автомобиле, созданном по секрету от немцев. А может, и самого Луи Рено?

После показа машины министру Марселю Полю судьба ее была решена. Только модель еще предстояло доводить, и «Каттр шво» вновь связал судьбы знаменитых европейцев…

В конце 1945-го, когда «Рено-4CV» благословило правительство, оккупационные власти Франции в Германии арестовали Фердинанда Порше. Отец «Фольксвагена» отсидел во Франции 22 месяца. И хотя по понятным причинам этот факт не афишировали, явно помогал в доводке очень похожего по конструкции на «Жук» «Каттр шво».

Публике машину показали в конце 1946-го на первом Парижском послевоенном салоне. Серийное производство «Рено-4CV» с независимыми подвесками и 19-сильным мотором начали в 1947-м, обогнав главного конкурента – «Ситроен», который еще доводил своего знаменитого «Гадкого утенка». Сначала Лефоше пришел в ужас от планов делать 300 автомобилей в день, но спрос оказался огромным. Экономичные, надежные, вместительные машины разбирали «с колес». Внешне «Рено» уже совсем не походил на немецкий народный автомобиль и по стилю кузова напоминал более солидные «нормальные» четырехдверные модели. Что и нравилось покупателям.

С 1948-го «Каттр шво» участвовал в ралли, сначала в национальных, а в 1949-м даже в Монте-Карло, где завоевал первенство в классе. Частники и мелкие фирмы строили на базе народной машины многочисленные спортивные версии, доводя мощность «воздушника» до 42 л.с. Одной из самых удачных стала работа Жана Ределя, торговавшего «рено». На базе 4CV он построил спортивное купе «Маркиз», которое в 1956-м стал продавать под маркой «Альпин-А106». Позднее она прославилась раллийными победами.

«Рено-4CV» почти без изменений выпускали до 1961 года. По лицензии под маркой «Хино» машины делали и в Японии. Заднемоторные модели – наследники 4CV оставались в программе французской фирмы до начала 1970-х.

К тому моменту, когда «Каттр шво» сняли с производства, споры и тяжбы вокруг имени и наследства Рено не прекратились. Да и сегодня отношение к «Большому патрону» совсем не однозначное. Чего не скажешь о его духовном завещании – «Рено-4CV». Этот автомобиль – один из символов послевоенного возрождения Европы – навсегда вошел в золотой фонд автомобильной истории. □


«Альпин-А106» с 43-сильным мотором в 1956-м участвовал в гонках «Милле-Милья».

СПАСЕНИЕ УТОПАЮЩИХ...



http://www.ugon.maluk099.ru

Эти вещие слова как нельзя лучше подходят и к покупке подержанного автомобиля. Выбор марки и модели сделан, достойный экземпляр найден, деньги в кармане... Остается лишь набрать телефон продавца и оформить сделку. Стоп! Потратьте еще несколько минут. Они, возможно, сэкономят массу времени, средств и нервов. Вряд ли вам охота бегать по судам и ГАИ, доказывая, что честно купили машину, а не угнали ее и перебили номера. Пытаться проверить автомобиль на угон можно разными способами. В том числе и с помощью Интернета.

На этой частной страничке собран внушительный список украденных машин с подробным описанием, номерными знаками, VIN, а иногда и фотографией – более 1400! Все в точности совпадает с официальной статистикой ГАИ: лидируют в угонном списке с троекратным отрывом автомобили ВАЗ. Наибольшим спросом пользуются «десятки» и «самары». В эту же компанию затесалась и дебютантка рынка «Шевроле-Нива».

Второе и третье места «пьедестала» уверенно удерживает продукция концерна «Фольксваген» – трех-пятилетние «пассаты» и «гольфы», а также «ауди» всех моделей. Кстати, поражает криминальная слава неувядающих «восьмидесяток» конца восьмидесятых же годов выпуска.

Относительно спокойно можно жить, пожалуй, лишь владельцам редких авто: например, в списке лишь одна «Лянча», а «роллс-ройсов» и вовсе нет.

Очевидно, существует лишь один способ хоть как-то компенсировать потерю машины – застраховать ее. Но и в этом случае надо быть начеку – ждать выплаты иногда приходится не неделю и даже не месяц. Поэтому обратите внимание на раздел этой странички «Статьи по угону», в котором собрано немало познавательной информации и советов по покупке, оформлению и защите вашей машины.

СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ



http://www.euroncap.com

Полагают, что в России больше входных металлических дверей в квартиры, чем во всей Европе. Мы очень печемся о безопасности собственного имущества, но, как ни парадоксально, куда меньше о собственной жизни. О чем тут говорить, если отечественные машины до сих пор не оборудуют подушками безопасности! В других же странах защищенность при аварии – один из главных критериев при выборе автомобиля.

Познакомиться с результатами испытаний по пассивной безопасности поможет англоязычный сайт независимой организации EuroNCAP. Начиная с 1997 года, при поддержке правительств пяти стран Евросоюза и многочисленных организаций, в том числе таких авторитетных, как немецкий автоклуб ADAC, Международная автомобильная федерация FIA, EuroNCAP ведет исследования в сфере «безопасность автомобилей», где в первую очередь интересны, конечно, крэш-тесты.

Формально каждый сходящий с конвейера автомобиль соответствует всем установленным нормам безопасности. На практике же оказывается, что в зависимости от класса и поколения одни машины существенно безопаснее других.

Представленная на сайте информация удобно классифицирована: прежде чем автомобили бьют о деформируемый барьер, столбы и т. д., их делят на классы и группы по типу кузова и массе. Тестов не избежали ни компактные малыши вроде «Фольксвагена-Поло», ни представительские седаны, например «Мерседес-Бенц» Е-класса. Конечно, под прицел скоростных фотокамер и внимание специалистов в первую очередь попадают самые популярные в Европе модели. Но есть и данные по более редким машинам – родстерам, вседорожникам.

Результаты и подробный отчет об ударе сведены в резюме, дополненные наглядными пиктограммами. Если же вы хотите во всем разобраться досконально, к вашим услугам раздел с методиками испытаний и оценками тестов.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ



http://www.ddavid.com/formula1/index1.htm

«История величайших гонщиков, событий и мест» – такой комментарий висит под заголовком Grand Prix на персональной страничке американского программиста Денниса Дэвида, для которого история гонок XX века стала главным хобби.

Как и свойственно людям с аналитическим складом ума, автор последние шесть лет планомерно, шаг за шагом дополнял сайт самой разнообразной информацией из мира автоспорта. На сегодняшний день в веб-пространстве Дэвида «висит» более 200 виртуальных страниц по разной тематике.

Заглянув в оглавление, растеряешься: куда же пойти в первую очередь? Воспользоваться ссылками и заглянуть на официальные страницы «БМВ-Вильямс», «Феррари» или сайты гоночных ассоциаций Америки? Направить курсор на кнопку «Галерея автомобилей на почтовых марках»? Нет, пожалуй, самое ценное спрятано в рубрике «История Гран-при». Она открывается гонками и машинами конца XIX века и иллюстрирована колоритными фото. Последние главы рассказывают о «турбо-годах» – середине 70-х.

Второй по значимости раздел носит название «Зал Славы». Здесь – довольно подробные биографии звезд всех времен и стран: Джимми Кларка и Рудольфа Карачиолы, Хуана-Мануэля Фанхио и Джекки Стюарта, Ники Лауды...

На десерт советую оставить самое «вкусное» – автомобили Гран-при. В сопровождении любопытных рисунков и фото – масса технических подробностей и послужные списки легендарных гоночных машин. Уйти отсюда нелегко! Ведь для настоящих поклонников имена «Бугатти-35», «Мазерати-250F», «Лотос-Форд-72» звучат, как любимые симфонии для меломана...

По Сети бродил **МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ**



БРИЛЛИАНТ В СКРОМНОЙ ОПРАВЕ

АНАТОЛИЙ СУХОВ

Автомобили похожи на людей: одни сразу привлекают внимание необычной внешностью, громкой речью, жестикуляцией, другие – словно частички безликой толпы. Но как часто эпатаж прикрывает пустоту, а за «серой одежкой» скрывается истинная привлекательность. Внешность «Тойоты-Камри» в двадцатом кузове не назовешь запоминающейся – типичный отпрыск «мыльного поколения» конца прошлого века. Тем не менее, число поклонников этой модели неуклонно растет. Надежная и комфортная «Камри», с огромным багажником, хороша и для повседневных поездок, и для путешествий, и для парадных выездов. На проселке не развалится, а штатный электропакет с подогревом сидений и климат-контролем позволит забыть и об ординарной внешности, и о простоватой обивке салона. Эта машина для тех, кто ценит надежность и комфорт.

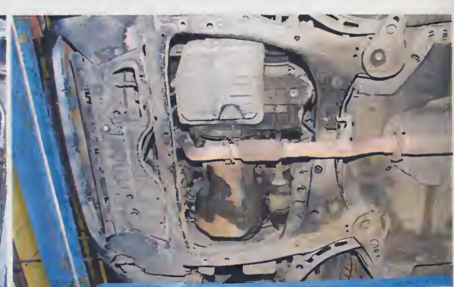
ГЕНЕАЛОГИЯ С ГЕОГРАФИЕЙ

В России двадцатые «камри» официально стали продавать вскоре после начала производства (см. «Из истории модели»), но немало их попало к нам другим путем, благо выпускали модель на трех континентах. Если VIN автомобиля начинается с JT, место его рождения – Япония (именно такие официально продавали у нас), 4T1 означает штат Кентукки (США), а 6T – Альтон (Австралия). В Кентукки выпускали и люксовую версию «Авалон», а купе и кабриолет «Солара» делали в канадском Кембридже – его VIN начинается с 2T1.

Если не считать «горелых литовских перевертышей», то наиболее проблемные машины приходят порой из Америки. Помните, как в их фильмах водители говорят заправщику на АЗС: «Залейка полный бак, проверь свечи и мас-



Рядный двигатель 2,2 л – единственный вариант для любителей «механики».



Передняя подвеска и силовой агрегат установлены на подрамнике. Он отчасти защищает при переезде препятствий.



Самые нежные элементы передней подвески – втулки и стойки стабилизатора. Опоры и сайлент-блоки живут годами.



Задняя подвеска, собранная на подрамнике, проста и неприхотлива. Зато подшипник ступицы – дорогой.

ло!». Дешевая минералка, которую американцы льют в свои монстры, коксуясь, губит форсированные моторы селективной сборки – забиваются каналы, залегают кольца. Особенно в трехлитровых «шестерках»: при подобной диете этот двигатель может потребовать ремонта уже через 60–100 тыс. км. Поэтому, покупая такой автомобиль, стоит, как минимум, проверить компрессию, а лучше осмотреть и внутренности цилиндров с помощью эндоскопа. Хороший вариант – авто, прибывшее из Скандинавии. Здесь в штатном оснащении – подогрев двигателя с внешним питанием (от розетки в гараже) и ближний свет днем.

АССОРТИМЕНТ ИЗ ДВУХ БЛЮД

Выбор двигателей у покупателя «Камри» невелик: 2,2-литровая «четверка» или упомянутый трехлитровый V6. Если хотите ручную коробку, вы обречены на более слабый мотор – «шестерку» выпускали только с «автоматом». Последний также прописался в «Соларе» и в «Авалоне». Выбор кузова еще скромнее: среди леворульных «камри» этого поколения нет универсала.

При регулярной смене масла и фильтров моторы особого внимания не требуют. Первые большие расходы – на 100 тыс. км: пора заменить приводные ремни и ремни ГРМ, профилактически почистить форсунки, проверить клапанные зазоры. Оригинальные ремни исправно выхаживают положенный срок, и при обрыве клапаны не гнутся, поэтому некоторые ездят «до упора» – ремень рвется примерно к 160 тыс. км. До дома, конечно, придется добираться на эвакуаторе, так что неизвестно еще, что дешевле. При первой замене ремня менять ролики не нужно, а вот к пробегу 200 тыс. км понадобятся и ролики, и помпа. На «четверках» она может потребоваться и раньше, к 100–150 тыс. км – изношенный подшипник выдает себя шумом. Впрочем, немедленное вмешательство здесь не обязательно. Зазоры ГРМ, как правило, не уходят до 200 тыс. км; регулируются они шайбами, как на «восьмерке».

Расход масла во всех двигателях редко превышает 0,1 л на 1000 км. До заме-



Купе «Камри Солара» 1998 года.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Выполняемая работа	Стоимость, долл. США
Диагностика электронных систем автомобиля	75
Диагностика подвески	30
Замена ремня ГРМ / его роликов и помпы (двиг. 5S-FE)	100 / +50
Замена ремня ГРМ / его роликов и помпы (двиг. 1MZ-FE)	109 / +50
Замена свечей зажигания (двиг. 5S-FE / двиг. 1MZ-FE)	20 / 100
Регулировка клапанов (двиг. 5S-FE / двиг. 1MZ-FE)	140 / 185
Замена сцепления (двиг. 5S-FE / двиг. 1MZ-FE)	270 / 300
Замена подшипника ступицы передней / задней	100 / 65
Замена тормозных дисков (пара) передних / задних	55 / 65
Замена верхних опор пердних стоек (пара)	115
Замена втулок / стоек стабилизатора	50 / 50
Регулировка углов установки всех колес	150
Замена элемента обогрева сиденья	100

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, долл. США
Ремень ГРМ / его ролики / помпа (двиг. 5S-FE)	48 / 153 / 170
Ремень ГРМ / его ролики / помпа (двиг. 1MZ-FE)	56 / 165 / 149
Свеча зажигания обычная / платиновая	4,5 / 16
Комплект сцепления (двиг. 5S-FE / двиг. 1MZ-FE)	274 / 274
Подшипник передней / задней ступицы	97 / 298
Передние / задние тормозные диски (пара)	276 / 250–262
Передние / задние тормозные колодки (комплект)	80 / 71–87
Комплект опоры передней стойки	146
Комплект втулок стабилизатора	16–20
Комплект стоек стабилизатора передних / задних	138 / 120
Элемент обогрева сиденья (подушка / спинка)	180 / 165
Крыло переднее*	226
Капот*	460
Бампер передний*	277
Фара* (до / после рестайлинга)	241 / 281

*Европейские модели.



С 2000 года «Солара» получила складную крышу.

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

- **1996 год.** В октябре представлен седан «Тойота-Камри» четвертого поколения. Двигатели – бензиновые, 4 клапана на цилиндр: Р4, индекс 5S-FE – 2,2 л, 96 кВт/131 л. с.; V6, индекс 1MZ-FE – 3,0 л, 140 кВт/190 л. с. Коробки передач – М5 (2,2 л) или А4, привод – передний. Для рынка США продолжается выпуск первого поколения «Тойоты-Авалон» (с 1994 г.) с бензиновым двигателем V6, индекс 1MZ-FE – 3,0 л, 143 кВт/195 л. с.
- **1998 год.** Представлено новое купе «Тойота-Камри Солара», двигатели – 2,2 и 3,0 л унаследованы от базовой модели. Модель «Авалон» получила новые 3-литровые двигатели мощностью 149 кВт/203 л. с. и 147 кВт/200 л. с. для Калифорнии (с низкой токсичностью выхлопа).
- **2000 год.** Второе поколение «Тойоты-Авалон»: мощность двигателя 1MZ-FE увеличена до 154 кВт/210 л. с. Легкий рестайлинг «Камри»: изменились молдинги, оптика. Представлен кабриолет на базе купе «Солара».
- **2001 год.** «Тойота-Камри» пятого поколения.

ны поршневых колец и маслоотражательных колпачков рядный мотор осилит 250–300 тыс. км, а V-образные – более 300 тыс. км. В пользу очень удачной конструкции «шестерки» говорит и то, что в заряженных версиях с нее снимали на двадцать сил больше. Этот же мотор унаследовало следующее поколение «Камри».

Хитрая система рециркуляции с датчиком температуры отработавших газов, как и все элементы системы управления двигателем, работает безупречно. Без осложнений переваривают российский бензин электронасос и форсунки. Внепланово придется менять лишь свечи, чаще на двигателе 2,2 л (правда, на трехлитровом для этого придется разобрать полмотора). Обычные свечи служат не более 20 тыс. км, платиновые (чаще всего на моторе 3,0 л) – 60–70 тыс. км, что все же намного меньше положенных 100 тысяч.

Мыть двигатель не возбраняется, но перед запуском обязательно просушите катушки зажигания, свечные провода и генератор. Штатная защита моторного отсека убережет лишь от грязи, но усиливать ее не обязательно – стальной поддон картера не очень боится ударов.

СОГЛАСНО РЕГЛАМЕНТУ

Сцепление сюрпризов не преподносит – служит 150–200 тыс. км и меняется комплектом. «Автомат» требует лишь обновления масла 75W90 (Castrol TAF-X) каждые 40 тыс. км (оттуда сливается лишь около 1/3 номинального объема). Фильтр в АКП заменять не нужно. С тем же интервалом меняем масло и в «механике».

ШРУСы при целых чехлах служат более 200 тыс. км, подшипники передних и задних ступиц – около 100 тысяч. Тормоза – дисковые на всех колесах, сзади в дисках – барабаны для колодок ручника (как на «Опеле» или «Мерседесе»). Индикаторы износа здесь акустические (загнутая пластина на внутренней колодке), оттого безотказные. Чтобы избавиться от скрипа тормозов, достаточно смазать подвижные части суппорта медной смазкой и, конечно, проверить, на месте ли противоскрипные пластины колодок. Передние диски служат 60–100 тыс. км, задние – примерно в полтора раза дольше.

Рулевые наконечники – почти вечные, а вот шарниры тяг могут износиться к 100 тыс. км. Сама рейка работает без нареканий, лишь к 200 тыс. км может появиться течь по сальнику рулевого вала. Его несложно заменить. Чтобы ГУР служил дольше, каждые 80 тыс. км стоит менять рабочую жидкость ATF Dexron III. Для этого отсоединяем «обратку» от бачка и опускаем шланг в подходящую емкость. Вывесив переднюю ось, заводим мотор и, пока помощник крутит руль, доливаем свежую жидкость в бачок, следя, чтобы в систему не попадал воздух.

МУЗЫКАЛЬНЫЕ ЧАШКИ

Одно из слабых мест подвески «Камри» до 1999 года выпуска – чашка верхней опоры передней стойки. Стук опоры отчетливо слышен, несмотря на хорошую


Чашки верхних опор амортизаторов до 1999 года – слабое место этих машин. Сейчас их конструкция изменена – проблема исчезла.


Диагностический разъем рядом с рулевой колонкой поможет владельцу самому опросить электронные блоки управления.



Простенькая отделка салона скрывает хорошо продуманную эргономику и богатую комплектацию. Оборудование вполне надежно, не считая обогрева сидений – перед покупкой обязательно проверьте!

шумоизоляцию. Подтягивание гайки помогает ненадолго, побороть болезнь можно, только поменяв детали. Новые работают без нареканий. Сами амортизаторы живут 100–150 тыс. км.

Через 30–40 тыс. км, возможно, придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости – детали копеечные. Стойки стабилизатора держатся до 100 тыс. км, опоры еще долговечнее – 150–200 тыс. км, а сайлент-блоки переживут автомобиль.

У передних и задних колес регулируются только схождение и развал, кастер здесь задан конструктивно, так что при покупке обязательно проверьте все углы. Выставлять их лучше всего на фирменном сервисе, хотя бы потому, что могут потребоваться новые детали, например, регулировочные эксцентрики для задней подвески. У подержанных машин они, бывает, закисают намертво.

САМ СЕБЕ ДИАГНОСТ

Японцы по-прежнему верят, что среди покупателей их машин немало тех, кто захочет если не ремонтировать, то, по крайней мере, самостоятельно диагностировать автомобиль. Поэтому и оставляют такую возможность всем, у кого под рукой найдутся скрепка и перечень кодов неисправностей. Замкнув диагностический разъем, можно опросить системы управления двигателем и коробкой передач, ABS и подушками безопасности.

Пожалуй, единственная характерная неисправность электрооборудования «Камри» – выход из строя обогрева сидений. В дилерском техцентре нагревательный элемент заменят отдельно. Снимать аккумуляторную батарею можно без опасений, помните лишь, что в момент ее подключения и отключения зажигание должно быть выключено. Не возбраняется и «прикуривание».

В комплекте к автомобилю прилагается три ключа – два «главных» и один «сервисный», которым нельзя открыть «бардачок». □

Благодарим дилерский техцентр «ТОЙОТА-ЦЕНТР БИТЦА» за помощь в подготовке материала.



Люксовая версия для заокеанского рынка на базе «Тойоты-Камри» – «Тойота-Авалон». С двигателя дополнительно сняли два десятка сил. На фото – Avalon XLS 2000 года.



С БОРУ ПО СОСЕНКЕ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Глаза мальчишек светятся, кажется, ярче июльского солнца. Один тянет отца к роскошному открытому «Кадиллаку», другой звонко смеется, разглядывая неуклюжий высокий «Холсман» 1902 года. А этот парнишка старается вдоволь хлебнуть едкого сизого дымка из трубы старенькой серпуховской «инвалидки». Для семилетнего пацана «Экзотика» – дверь в мир очень необычных и дорогих, красивых и уродливых, интересных и смешных автомобилей.

Если же вы завсегдатай московских фестивалей (этот – уже восьмой), нынешняя выставка в Тушино покажется не столь увлекательной. Серьезную реставрацию автораритета не сделать за год или два. Поэтому некоторые известные мастерские в фестивале не участвовали: нечем удивить знатоков и коллег. Конечно, за последние пару лет в Россию привезли немало красивых автомобилей, профессионально восстановленных за рубежом, – немецких, американских, английских. Но и к ним мы уже привыкли, заскучав по... «запорожцам». Нынче открытый «Мерседес» начала 1960-х в Москве – меньшая экзотика, чем ЗАЗ-966 в оригинальном состоянии.



Один из самых интересных автомобилей «Экзотики» – «Старт» со стеклопластиковым кузовом. Несколько десятков таких машин на базе ГАЗ-21 собрали на Украине в 1960-х годах.



Необычный «Роллс-Ройс» 1953 года с левым рулем. Судя по дизайну, кузов строили в Германии, возможно, в известном ателье «Шпон».



У российского клуба «Фольксваген» появилась своя «скорая» – микроавтобус Т1 первого поколения.

ГАЗ-6 – версия ГАЗ-А с жесткой крышей – автомобиль редчайший. Правда, даже владелец не берется утверждать, что это оригинал, а не гибрид «газика» и «Форда».





Огромный американский «Хадсон» еще в реставрации, но уже ездит: даже притащил прицеп с ретромотоциклами.

Впрочем, не всех интересует антиквариат. Сила «Экзотики» именно в разнообразии. Одних привлекает тюнинг, других – «шумомобили», участвующие в конкурсе «Автозвук», а кому-то по душе причудливые самоделки. Возможно, поклонники одного из многочисленных автомобильных направлений чувствуют себя на чужих праздниках немного неуютно. Но Тушинское поле велико, и по отдельности его не заполнить ни машинами-ветеранами, ни работами отечественных «настройщиков». Да и посетителей на небольшие узкоспециализированные выставки собрать тяжело.

Те, кто за семь лет не пропустил ни одного фестиваля, потихоньку ворчат на выставку, собранную по принципу «с бора по сосенке». И все же остаются верны «Экзотике»: в конце концов, это не самый скучный выходной в году. Особенно, если прийти в Тушино с семилетним мальчишкой. □

Изящный французский «Делаэ-135» – обладатель 6-цилиндрового двигателя и коробки передач с электромагнитным переключением.





Развалы запчастей не такие большие и разнообразные, как в Германии, зато здесь тоже встречаются удивительные редкости. Например, «клык» от бампера «Майбаха».

Самый старый автомобиль «Экзотики» – американский «Холсман» 1902 года – на ходу.





ЗА МОРЕМ ТЕЛУШКА – ПОЛУШКА

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ.
ФОТО АВТОРА

По роду работы мне приходится много путешествовать – к европейским порядкам, городам и дорогам уже привык. Но недавно побывал в США, причем в самом автомобильном штате Мичигане: города удивили, дороги несколько разочаровали, а машины просто сразили наповал... ценниками.

ГОРОДА

Детройт абсолютно не похож на тесные, но уютные европейские города с древними улочками в центре, небольшими зданиями деловых кварталов и идеальным порядком на каждом квадратном метре. Здесь несколько кварталов центра плотно заставлены пеналами небоскребов, кипит жизнь, едут машины, куда-то спешат прохожие. Но в трех-четырех сотнях метров лежат широченные и совершенно безлюдные улицы, по которым ветер гонит обрывки газет и пластиковых пакетов, около мусорных баков живут своей жизнью какие-то потрепанные личности. Пара таких с остекленевшими глазами двинулись ко мне, когда я беспечно выскочил из машины с фотокамерой в руках, – пришлось по-быстренькому сматываться.

Иногда встречаются пустыри, заборы, безжизненные здания с выбитыми окнами или какие-то помпезные сооружения в стиле «сталинский ампир». Дороги далеко не идеальные, много заплаток, но откровенных колдобин не видно. Еще чуть дальше начинаются бесконечные зеленые улочки с аккуратными коттеджами, они тянутся на десятки миль – где кончается город, угадать невозможно.

Жизнь сосредоточена на развязках магистралей и крупных дорог, здесь расположены бензоколонки, мастерские, площадки дилеров, магазины, отели и кафе. Кстати, любопытное наблюдение: места на парковке перед «Мак-Дональдсом» обильно закапаны моторным маслом – сюда на машинах-развалюхах приезжают кормиться самые неимущие. А без машины в Америке нельзя – ты не уйдешь дальше своего двора, парковки отеля или магазина, здесь просто нет тротуаров.

ДОРОГИ

Около тысячи километров проехал по хайвэям – скоростным автомагистралям. Мичиган – это наверху, самая граница с Канадой, здесь природа чем-то похожа на север России или Карелию: бесконечный ковер леса по обочинам,



Школьный автобус в Америке почитается водителями, как священная корова в Индии: когда он высаживает детей, включив многочисленные «мигалки» и откинув знак «Стоп» на левом борту, движение замирает. Многочисленные зеркала позволяют контролировать периметр.



Рамный седан «Форд-Краун Виктория» отличается высокой прочностью и надежностью, поэтому его часто используют в полиции и такси. Новая машина (4,6 л, 227 л. с., АКП) 2004 года выпуска с кожаным салоном и полным набором оборудования стоит всего $23 280.



Гигантский полноприводный пикап «Форд F-350» полной массой 5 т с мотором V10 мощностью 314 л. с. лишь в отпуске возит более-менее серьезный груз – жилой отсек. В остальное время используется как обычная легковушка – в магазин съездить, детей в школу отвезти.



За океаном масло в моторах меняют гораздо чаще, чем в Европе, – обычно, через 5 тыс. миль (8 тыс. км). Для этого не придется ехать на станцию техобслуживания, достаточно на несколько минут заскочить на ближайшую бензоколонку.



На газоне перед домом или фермой часто выставлены автомобили и сельхозтехника на продажу – десятилетний «Форд-Эксплорер» можно купить всего за $3950. Вот только в Россию его везти бессмысленно – растаможка обойдется в 12 тыс. евро.



В США популярны капотники с просторным спальным отсеком позади кабины. В Мичигане плотные скалистые грунты, поэтому разрешена эксплуатация тяжелых многоосных автопоездов.



Шустрая голенастая черепаха рванула через дорогу, как заяц, – едва успел увернуться... и достать фотоаппарат.

Здесь из автомобилей делают даже памятники.





Трехлетняя «Мазда-626» (2,0 л, 136 л. с., АКП) выставлена на продажу всего за $9991 – в России она бы стоила тысяч на семь дороже.



Мини-вэн «Меркурий-Вилладжер» (3,0 л, 151 л. с., АКП) за восемь лет прошел 70 тыс. и теперь продается за $3625.



Большую часть дилерских площадок занимают пикапы, затем идут вседорожники и мини-вэны и лишь на последнем месте – обычные легковые автомобили.



Удивительное дело – площадка открыта, охраны не видно и ... все машины стоят с ключами в дверях! Кстати, этот «Линкольн-Таун Кар» (4,6 л, 235 л. с., АКП) 2001 года с пробегом 35 тыс. продают за $18 495. У нас такой красавец обойдется вдвое дороже, а в Германии, например, столько будет стоить машина 1999 года выпуска.



Новые машины 2004 года: спортивное купе «Форд-Мустанг» (3,8 л, 192 л. с., АКП) за $16 215 и «заряженный» седан «Форд-Фокус ZTS» (2,0 л, 131 л. с., АКП) за $14 453. Для справки: аналогичный двухлитровый «Фокус» калининградской сборки будет стоить около $20 тыс. – вот вам и дешевый отечественный автомобиль...

ярко-синие озера, редкие съезды со светлой «бетонки», отличная разметка; покрытие скорее напоминает Симферопольское шоссе, чем европейский автобан. Нижний лимит на хайвэе – 45 миль/ч, верхний предел для грузовиков – 55 миль/ч, но они обычно идут со всем потоком на скорости 70 миль/ч. Это ограничение водители соблюдают почти свято, держат на круиз-контроле лишь на милю-две больше. Обгон – это один-два щелчка вверх рычажком контроллера, которые добавляют, соответственно, одну-две мили. Так и плывешь несколько минут рядом с другой машиной, почти без разницы в скорости.

МАШИНЫ

В Детройте почти не видел иномарок. впрочем, это и неудивительно для автомобильной столицы Америки. Поражает обилие пикапов – наверное, не меньше половины от общего числа машин. Они здесь называются «траками» и бывают самых разных размеров – от совсем небольших «рейнджеров» калибром с легковушку до каких-то монстров с габаритами ЗИЛ-130, только блестящих и красивых, как елочные игрушки.

Что напрочь выбивает из колеи, так это цены на автомобили – по моим представлениям, их отдают почти даром. Судите сами: новый «Форд-Экспедишн» стоит $27 тыс., двухлетний «Фокус» можно купить за $7 тыс., «Шевроле-Блейзер» 1997 года – всего за $5 тыс., десятилетний «Крайслер-Конкорд» – меньше чем за $3 тыс. Японские и корейские машины не намного дороже: двухлетний «Мицубиси-Галант» или «Тойота-Камри» 2000-го – $7–9 тыс., пятилетняя «Хёндэ-Элантра» – меньше $3 тыс. Сравнительно дороги «породистые европейцы»: пятилетний «Мерседес-Е430» – $20 тыс., «Ауди-А6 Кваттро» 1998-го – вдвое дешевле. Машины, как правило, в богатой комплектации и отличном состоянии, выставлены на комиссионных площадках или прямо у домов на газоне с ценником под стеклом (см. фото).

ГУД БАЙ, АМЕРИКА!

Отчаянно громыхающий «Шевроле-Каприс Классик» мчал меня в аэропорт. Задний мост при разгоне и торможении безбожно гулял вперед-назад, а таксист, вцепившись в руль, ловко парировал попытки машины ехать боком. Честно говоря, было страшновато. И это при том, что из аэропорта за те же деньги добирался на роскошном «Линкольне-Таун Кар» с кожей, кондиционером и водителем в белоснежной рубашке и фуражке. Такие вот контрасты. □

КРУТИТСЯ, ВЕРТИТСЯ ШАРФ ГОЛУБОЙ

ЮЛИЯ СУСЕЙКИНА, ХУДОЖНИК-МОДЕЛЬЕР



Хорошо одетый человек – тот, кто считается с собой и с другими.

Пьер Карден

Очередь – это всегда плохо. Но когда выстраиваются в ряд автомобили, чтобы попасть на мойку, то это, согласитесь, все-таки приятно – мы хотим выглядеть опрятно и красиво. Теперь представим, что красивый и чистый автомобиль попадает в руки неряшливо одетого водителя – фи…

В ворохе извечных автомобильных тем – от сервиса до гаишников – мы часто забываем о главном действующем лице – о том, кто сидит за рулем. Как ему там – жарко или прохладно, комфортно или не очень? Ведь не последнюю роль в этом играет, как и во что он одет… Короче, предлагаю поговорить об одежде, моде, стиле – тема неисчерпаемая. А начнем с малого – например, с шарфика!

Почему с шарфика? Да потому, что наступила осень – уже не совсем тепло, но еще и не очень холодно. Сентябрь – это идеальное время подобрать нашим мужчинам хороший шарф – и стильно, и тепло. Дойти от подъезда до машины, заправиться на колонке, зайти в магазин – пальто для этого необязательно, а вот шарф окажется в самый раз. А вдруг пойдет снежок, тогда можно даже уши спрятать – если, конечно, выбрать широкий и большой…

А если выбрать длинный? Или узкий? Или кашне? И как насчет цвета? Если мужчина предпочитает «классику», то его потянет к чему-то нейтральному – однако сегодня мода ломает привычные границы. Цвет может быть как ярким, так и в тон одежды, на нем вполне могут быть гербы, шрифты и прочая символика. Отмечу, что такой подарок уместен не только в молодежной среде – та же мода спокойно позволяет укутать шарфиком шею практически любого мужчины: будь ему хоть 30, хоть за 50… А еще шарф хорош тем, что его можно носить практически с чем угодно – хоть под пиджаком. При этом длинный шарф имеет полное право из-под него выглядывать…

Вообще говоря, шарф часто представляется нам чем-то сугубо богемным – вспомним мэтров нашего кинематографа… Но отмечу – даже простой однотонный шарфик может в чьих-то глазах стать не менее богемным – скажем, вместе с вельветовым пиджаком он сразу создаст образ эдакого свободного художника. А если вдруг захочется сделать подарок человеку, не будучи уверенной в его пристрастиях, то самым «надежным» вариантом будет длинный шерстяной шарф из тонкой пряжи – он подойдет и к пиджаку, и на свитер, и под плащ. Шарф одним своим присутствием способен изменить ваш облик – а уж захотите ли вы с ним расстаться, вылезая из-за руля, – вопрос второй…

И еще. Уж не знаю, как угораздило Айседору Дункан погибнуть от собственного шарфа, намотавшегося на колесо, но на всякий случай напомните об этом своим мужчинам… Пусть они поухмыляются – лишь бы стали при этом чуть аккуратнее. А мы им в следующий раз попробуем подобрать свитер… □

ЕСТЬ ЛИ «ЖЕНСКИЙ СТИЛЬ»?

ЮЛИЯ ТИХОНОВА,
ПСИХОЛОГ

Пишу, хорошо помня материал Анны Ставровой «Женская агрессия» (ЗР, 2004, № 4). Скажу сразу: считаю не вполне корректным из экстремальных случаев делать такие далеко идущие выводы. Утверждая, что «в дорожном движении участники не делятся по половому признаку – все мы равны перед дорожным законом», автор сочла возможным разделить по половому признаку хамство. О чем тут говорить?

Почти 120 лет назад женщина – это была фрау Берта Бенц – сыграла заметную роль в создании первого самодвижущегося экипажа. С ее помощью был запущен, пожалуй, один из самых масштабных коммерческих проектов в истории человечества. Но его освоением занялись мужчины, а женщины скромно заняли свое место на пассажирском сиденье. Многие годы считалось, что водить автомобиль (равно как прыгать с парашютом, служить в армии, ставить рекорды или заниматься бизнесом) – не женское дело. Заниматься этим могут только крайне экстравагантные и эмансипированные, презирающие общественное мнение.

С тех пор все изменилось. Запад давно стал территорией победившего автомобильного (и не только) равенства. В тех же США водительские права имеет абсолютное большинство: в стране это – основное и чуть ли не единственное удостоверение личности. Количество личных авто в России, как и число женщин за рулем, тоже растет в геометрической прогрессии. Но особенностью российского «автомобильного менталитета» все еще остается старое представление: женщинам присущ особый, неумелый, «женский» стиль вождения, выделяющий их на дороге. Поддерживают это мнение не только мужчины, но и многие женщины.

Мы взяли несколько интервью у опытных автомобилистов. Нас интересовало: что. на их взгляд, отличает женщину-водителя? И вот что выяснилось.

Претензии мужчин к женщинам за рулем сводятся к трем основным пунктам. Во-первых, женщин отличает чрезмерная осторожность, что приводит к «тупому», «вялому» стилю вождения. Несоблюдение рядности, неумелая парковка, движение со скоростью меньшей, чем скорость потока, что создает помехи для участников движения. Все это бывает, конечно, но не только у женщин – у мужчин тоже. Однако для основной массы водителей те, кто совершает ошибки, заранее идентифицируются как женщины. Если предположение подтверждается – детская радость узнавания («Ну, я же говорил – женщина за рулем!»), а если нет – комментариев не следует. Иначе говоря, женщин, успешно управляющих автомобилем, не замечают, а ошибки неумелых возводятся в общее правило.

Вторая претензия. Женщин-водителей отличает техническая безграмотность: они не имеют представления о принципах устройства автомобиля, абсолютно беспомощны в решении наипростейших технических задач.

Во времена «высокой гаражной культуры», когда каждый второй умел чинить автомобиль «на коленке», – это было серьезным обвинением. Но сегодня при развитом и доступном автосервисе такая необходимость практически отпала. Это умение постепенно вырождается и в мужской среде – но обвинения в техническом бессилии адресуются только женщинам-автомобилисткам. Они и не протестуют. Отчасти из кокетства (это снимает с них ответственность за обслуживание автомобиля). отчасти под воздействием «комплекса» перед «все знающими» и «все умеющими» мужчинами.

В-третьих, считают мужчины, женщины плохо ориентируются на местности, не всегда могут запомнить нужную дорогу и часто беспомощны в выборе оптимального маршрута. Существует даже некое научное обоснование этому: уделом мужчины испокон веков были охота, добыча – вот у него и развивалась пространственная ориентация. Женщина же далеко от родной пещеры не отходила – в этом не было особой надобности.

Все так. Но, как выяснили более детальные исследования американских психологов, пространственное восприятие мужчин и женщин различается скорее не количественно, а качественно. Мужчины шире, чем женщины, распределяют свое внимание в незнакомой обстановке, поэтому на новом маршруте ориентируются более уверенно. У женщин внимание менее широкое, но более детальное и тщательное, поэтому известную им местность они знают лучше. Следовательно, на знакомых городских маршрутах женщины ни в чем не уступают мужчинам, даже наоборот. Освоение же незнакомых маршрутов упрощается после детального изучения карты ав-



томобильных дорог и консультаций. Это позволит любой женщине разыскать даже самое далеко запрятанное логово мамонтов.

Сверхосторожность, неумелость, техническая безграмотность, беспомощность на дороге – таковы, по мнению мужчин, особенности женщины-водителя. Об этом сочиняют анекдоты. Как же на это реагируют женщины. решившие получить «права»?

Защита пассивная: обклеивают автомобиль «каблучками» и другими «женскими» знаками. Часто это приводит к обратному эффекту – многие водители негативно относятся на дороге к тем, кто требует к себе особого отношения, будь то машина с мигалкой или «женский» автомобиль. Другие выбирают активный способ защиты: дорогой автомобиль, агрессивный стиль вождения. Стремясь быть на дороге «как мужчины», они порой теряют чувство меры и водят машину даже более жестко, неосознанно идя на неразумный риск.

Оптимальный же вариант лишь один. Просто ездить, никому ничего не доказывая, причем, как можно больше и чаще. Умение приходит только с опытом. Наличие его, а вовсе не половые признаки отличает грамотного водителя. Возможно, если все мы будем так подходить к этой проблеме, у нас появится шанс стать страной взаимного уважения и партнерства на дорогах. □

ЖЕНЩИНА – ТОЖЕ ЧЕЛОВЕК!

Выбор и приобретение автомобиля уже не удел одних только мужчин, и производителям автомобилей при разработке моделей приходится учитывать специфические вкусы представительниц прекрасного пола. Немецкие автомобильные концерны, например, все больше берут на прицел женщин, как весьма перспективную группу покупателей. Если мужчины в Германии выбирают себе солидные модели – «Мерседес», БМВ 5-й серии или «Фольксваген-Пассат», то немки в первую очередь отдают предпочтение компактным автомобилям типа «Фольксваген-Гольф». Налицо очевидное стремление женщин к небольшим и не очень мощным легковушкам, доля которых в общем объеме производства автомобилей будет увеличиваться с каждым годом. □

В ОБЪЕКТИВЕ – ХОККЕНХАЙМ!

ФОТОРЕПОРТАЖ ВАДИМА КРЮЧКОВА

По телевизору можно увидеть гонку и ее победителей, восходящих на подиум. В лучшем случае, покажут фрагменты суеты на стартовой решетке, но многое другое, очень интересное из того, что происходит на каждом Гран-при, остается за кадром. Давайте вместе заглянем в паддок формулы 1 и посмотрим на его обитателей. Нас сегодня особо интересовала команда «Мак-Ларен»: ее модернизированный болид вернул именитую «конюшню» в число претендентов на медали.



По другую сторону клетки с пилотами. Угадайте, какую зверушку мечтает запечатлеть этот мальчик?



Как видим, механикам «Вест-Мак-Ларен-Мерседес» приходится обслуживать ходовую не в слишком импозантных позах.



Обеспокоенный своим турнирным положением «Вильямс» тоже объявил о модернизации болидов. Хотя бы BAR обогнать-то нужно...



Не только Райкконен, но и Култард в Хоккенхайме вел борьбу в группе лидеров – признак того, что команда преодолела кризис.



В «Минарди» умеют интересно подать себя. А вот результат... Лучше взгляните на лицо сотрудника команды.



Несмотря на досадный сход, у Кими Райкконена есть повод не терять оптимизма. «Мак-Ларен» сел на хвост «Феррари».



Хозяин Большого цирка – Берни Экклстоун. «Большой души человек» – сразу видно по его взгляду.



Жан Тодт доставил на трассу волшебный чемоданчик. Не иначе как именно в нем хранится секретный рецепт побед Михаэля Шумахера.



Дизайн нового шлема Дейвида Култарда (он – справа) разработал российский (!) дизайнер Дмитрий Меркулов из Воронежа.

ШОУ ДЛЯ ПУСТЫХ ТРИБУН

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ.
ФОТО: **ВАДИМ КРЮЧКОВ**

Трибуны удивили, если не сказать – испугали. Третий этап чемпионата страны – без зрителей! Лишь случайные люди, гулявшие в парке на Крестовском острове Петербурга, подтянулись к трассе на шум гоночных моторов. И это на «Невском кольце» – единственном в стране стационарном автодроме!.. К тому же в черте города: сел в метро и доехал, без часовых пробок, как на пути в подмосковное Мячково. Хозяева трассы просто забыли пригласить болельщиков. Ни афиш, ни рекламы. А это ведь не что-нибудь, а этап чемпионата страны!

Больше всех недоумевал, наверное, Винченцо Соспири. Босс команды «ЕвроНова», за которую стартует в Италии наш Виталий Петров, приехал в очередной раз и любезно согласился стартовать в заезде «Лады-Революшн». Российских пилотов, пожалуй, ничем не проймешь, ко всему привыкли – и к пустым трибунам, и даже к их отсутствию. А вот итальянец, в прошлом чемпион формулы 3000 и участник американской серии IRL, нет-нет да и косился на голые ряды сидений напротив оживленного, забитого до отказа паддока. Так никто их и не заполнил – ни в пятницу, ни в субботу. Вышло, что три с лишним десятка команд прибыли в Питер показаться самим себе.

Печальный этот факт не помешал Соспири отработать свой номер как надо. Начав гонку со второй позиции, он финишировал первым. Каковы впечатления от «Революции»? «Машина очень интересная, но пока сыровата». – поведал гость. Мало-помалу он становится завсегдатаем российских трасс. Раньше уже выступал на машинах Кубка «Поло», на его счету – победа в 4-часовой гонке.

Захватывающее зрелище уготовили зрителям пилоты класса «Туринг» – лидер менялся четырежды! Михаил Ухов предпринял очередную попытку дать решительный бой своему «штатному оппоненту» Григорию Комарову. «Автодом Рейсинг» против

Михаил Ухов (№ 1) вновь находился в центре внимания соперников.

Именитый гость питерского этапа Винченцо Соспири.



Равная борьба в формуле «Лада»: пилоты «Лукойла» утратили безоговорочное лидерство.





Баталии в Кубке «Лада» начинаются с первых метров дистанции...



...и зачастую заканчиваются вальсом на дорожке.

«МТС Эй-Си Рейсинг» – битва титанов! Холодный душ квалификации, где Ухов заработал лишь третью позицию на старте, и эффектный прорыв в лидеры: за считанные круги ветеран прошел и Комарова, и возглавлявшего гонку Владимира Нечаева. А потом единственная ошибка в повороте – и все труды насмарку: чемпион 2003 года занял пятое место. А на первую ступень пьедестала вновь поднялся Комаров – чемпион 2002 года. На счету курского гонщика третья победа кряду и очень серьезная заявка на золото. Впрочем. Ухов не согласен с тем, что уже ничего нельзя изменить: «Вообще-то, впереди четыре этапа».

Еще один гвоздь программы – формула «Лада». Готовились к тому, что по традиции все будет скучновато и мощная «Лукойл Рейсинг» камня на камне не оставит от соперников. Но к третьему этапу существенно модернизировала технику команда «Арт-Лайн Инжиниринг». Ее пилоты доминировали на дождевых тренировках, оккупировали первый ряд стартового поля, и впервые в этом году борьбу за победу вели не два пилота, а пять! Победителем этапа в итоге вышел Виктор Антонов из «Арт-Лайн», оставив лидера чемпионата Алексея Павловского на втором месте. «Лукойл» между тем сохранил превосходные позиции и в личном, и в командном зачете, но легкая жизнь для «красно-белых», похоже, кончилась.

Одна беда у формулы. Две ведущие команды настолько превосходят все остальные, что класс словно разбит на две лиги. Те, у кого нет постоянного притока крупных средств, обречены на роль вечных аутсайдеров.

Этого напрочь лишен Кубок «Лады» – монокласс, где машины недороги и идентичны по многим параметрам. Пилоты (их здесь четыре десятка!) могут лишь варьировать скромные настройки почти серийного ВАЗ-2112. Лучше всех это пока удается Роману Козявину. Тольяттинец, выступающий в Кубке несколько лет, определенно подобрал ключик к успеху – три победы на трех этапах. В ином классе он мог бы уже начать почивать на лаврах. Но в Кубке «Лады» – своеобразная система начисления очков, и, как следствие, после трех побед Роман опережает ближайшего преследователя, Вячеслава Малеева из Калуги, всего на 14 очков, тогда как призеры этапов набирают по 30–40. Один сход – и начинай все сначала...

Похожий принцип и в «Туринге-Лайт». Но там совершенно иная картина: на трех этапах три разных победителя и неясная турнирная ситуация, не считая ребусов локального масштаба. О том, что победу в Петербурге одержал москвич Сергей Хабаров, все узнали лишь через два часа после финиша. Он-то финишировал вторым, а первым – победитель предыдущей гонки петербуржец Аркадий Павловский. Но техническая комиссия нашла нарушения в подготовке его «Форда-Фиеста» и после долгих разбирательств дисквалифицировала.

Фаворитов здесь хоть отбавляй, десяток точно наберется. Это и возглавивший чемпионат Хабаров, и проштрафившийся Павловский, и опытнейший экс-чемпион «Туринга» и Кубка «Поло» Александр Львов, и дебютирующий на «кольце» чемпион страны по зимним трековым гонкам курянин Александр Сотников. Все хорошо, но гонка «Туринга-Лайт» длится не быстрые 15–20 кругов, как в других классах, а ровно час – так прописано в регламенте. И, по расписанию, завершает гоночные уик-энды. Не каждому зрителю хватает терпения дождаться ее финиша. Если, конечно, зрители вообще есть... □

СУХОЙ ПОРОХ МАТАДОРА

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPPI

Водные преграды – ахиллесова пята «Импрезы». Сольберг дважды терпел поражение в бродах.

Самых удивительных сюжетов ждали от ралли Аргентины. Сезон подошел к экватору, и пора было что-то делать с уверенным лидерством Себастьяна Лоэба, одержавшего четыре победы в семи гонках. В основном, благодаря успехам француза «Ситроен» все дальше отрывался и в зачете команд.

Соперники тоже были во всеоружии. «Пежо» на Кипре доказала, что дебютант 307WRC способен побеждать. Получив в руки новую модификацию «Импрезы», дважды отличился действующий чемпион Петер Сольберг. Да и на счету Маркко Мартина и «Форда» был триумф – на сверхсложном мексиканском этапе. Норвежец, эстонец и финн Маркус Гронхольм – первые номера своих команд – с самого начала чемпионата считались оппонентами Лоэба. С них, как говорится, в Аргентине и был спрос. На вторых пилотов ставки не делали. Но гонка пошла совсем по неожиданному сценарию. Сольберг вечером первого дня сошел, преодолевая горный ручей – «Импреза» просто-напросто захлебнулась. «Форд-Фокус» Маркко Мартина завершил гонку досрочно и вверх колесами, превратившись в груду измятого металла. У Лоэба дела шли ни шатко ни валко. Он уступал не только лидеру, Гронхольму, но и партнеру по команде Карлосу Сайнсу. Француз все больше отставал, хотя серьезных неполадок на его «Ситроене-Ксара» не возникало. А вот ветеран раллийных чемпионатов держал темп и выигрывал спецучастки, вынуждая финна нервничать. И Маркус допустил нелепую, непростительную для двукратного чемпиона ошибку, вылетев с трассы и разбив машину. Таким образом, третий день ралли Аргентины превратился в триумфальное шествие пилотов «Ситроена».

Руководство французской команды не стало вмешиваться в ход событий. И 42-летний испанец одержал, пожалуй, свою самую знаменательную победу на этапе чемпионата мира. Она стала 26-й в его карьере – абсолютный рекорд всех времен и народов! «И не надейтесь, что она последняя», – заявил Карлос. Что и говорить, Сайнс – гонщик не просто выдающийся, недаром его величают «Матадор». Похвастаться подобным спортивным долголетием мало кто может. Ведь Матадор начал выступать в чемпионате еще в конце 80-х, в золотую эпоху Мики Бьязиона, Юхи Канккунена и Дидье Ориоля. «Последний из могикан» пережил на гоночных трассах не только их, а и более молодых, чемпионов мира следующего поколения – Колина Мак-Рея, Томми Мякинена! При этом Сайнс никогда не был «тенью самого себя» – в прошлом году вплоть до последнего этапа претендовал на титул. Нынче его шансы, конечно, не расценивали очень уж высоко и пальму первенства отдавали одноклубнику Лоэбу. Сколько же на самом деле пороха в пороховнице Карлоса Сайнса?! Шеф «Ситроена» Ги Фрекелен считает, что много: «Мы обязательно предложим Сайнсу продлить контракт еще на один год».

Перевес над соперниками велик, но «Двойной шеврон» не рассчитывает на спокойную жизнь во второй половине сезона. «Мы побеждали чаще всех, но на каждом этапе кто-нибудь – Сольберг, Гронхольм или Мартин – напоминал нам, что силы команд примерно равны, – резюмировал Себастьян Лоэб. – А значит, расслабляться рано. Даже на асфальтовых гонках, считающихся моим коньком, я буду ждать серьезнейшего сопротивления. Прежде всего, наверное, от «Субару» и Сольберга, у которого, на мой взгляд, лучшие мотивации – сохранить свой титул». □



Пять побед в восьми гонках – таков итог выступлений «Ситроена» в первой половине турнира.

Из года в год Карлос Сайнс дает понять, что его по-прежнему рано списывать со счетов.



Казанец [illegible] Рахматуллин собрал на домашних гонках наибольший урожай очков – второе и третье места.

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ

После 7 этапов

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ:

1. А. ШАЙМИЕВ (Россия, «Тойота-Королла») – 101;
2. А. ЗЕБЕРГС (Латвия, «Тойота-Королла») – 78;
3. И. РАХМАТУЛЛИН (Россия, «Пежо-206») 78;
4. Р. МИННИХАНОВ (Россия, «Форд-Пума») – 77;
5. Й. ПЕТРИК (Чехия, «Форд-Фокус») – 77;
6. А. ЕРВАНДЯН (Россия, «Фольксваген-Гольф») – 76;
7. С. ФАТХУТДИНОВ (Россия, «Форд-Фокус») – 55…

9. И. РЕЗНИЧЕНКО (Россия, «Форд-Пума») 45.

БАГГИ-1600:

1. К. ВАЛЬДШМИДТ (Нидерланды) – 101;
2. П. ТУРЕК (Чехия) – 94;
3. Л. ХАНЕК (Чехия) – 80…

8. Н. ЖАВОРОНКОВ (Россия) – 43.

БАГГИ-4000:

1. Р. КЕРКА (Чехия) – 100;
2. Я. ГОШЕК (Чехия) – 89;
3. М. БЕРИНГЕР (Германия) – 83…

15. С. ВАХРУШИН (Россия) – 18.

ДОМА, КАК В ГОСТЯХ

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ.
ФОТО: ЮРИЙ ТЮРИН

Казань и Дмитров. Три года назад иностранные гонщики чуть ли не падали в обморок при мысли о том, что надо ехать в далекую Россию, получившую право проводить сразу два этапа чемпионата Европы по кроссу – с интервалом в неделю. А потом ничего, привыкли. Правда, едут к нам по-прежнему не все – лишь те, кому дорого каждое зачетное очко. А это лидеры первенства Старого Света. И сражаются у нас столь же отчаянно, как на немецких, чешских, итальянских, португальских трассах.

В автокроссе, похоже, фактор «своего поля» не очень-то помогает. Во всяком случае, в этом году на домашних гонках россияне выступили не лучше, чем в гостях. Действующий чемпион в классе легковых машин Айрат Шаймиев на пяти зарубежных этапах одержал три победы. А дома, в Казани, был на финише вторым, уступив Илье Резниченко. Тот, в свою очередь, даже не попал в финал этапа, проходившего на его родном Дмитровском полигоне, – в серии квалификаций сначала отвалилось колесо, а потом отказал мотор «Форда-Пума». Отличился же пилот из Латвии Алдис Зебергс, доселе выше второй ступеньки пьедестала не поднимавшийся.

Тотального доминирования россиян в легковом Дивизионе 1, как было в прошлом году, нет. Да, Айрат Шаймиев благодаря феноменальной стабильности (вне подиума – только один финиш!) лидирует с таким отрывом, что хоть сейчас золотую медаль ему вручай. А вот всем остальным придется попотеть в борьбе с тем же Зебергсом и чехом Йозефом Петриком.

От баггистов, увы, в этом сезоне мы успехов не ждем. Команда «Газпром Моторспорт» прекратила существование и распродает имущество. Роман Колесников, призер европейского чемпионата в классе багги-1600, перешел на тренерскую работу – муштрует сына-школьника. Николай Жаворонков из Нижнекамска смог осилить только два зарубежных этапа. Один из них, в Словакии, выиграл на машине «из-под» немца Денниса Энгеля, чемпиона Европы. Для постоянных же стартов не хватает средств, и потому положение нашего баггиста в турнирной таблице весьма скромное.

Как следствие, в Казани и Дмитрове наши выступали в «массовке» и погоды не делали. Жаворонков однажды поднялся на подиум, заняв третье место, но во многом благодаря сходам соперников.

Дивизион багги с моторами объемом до 4 л давно уже вотчина чешской дружины. Когда-то там правили французы, голландцы. А нынче лишь одинокий немец Матиас Берингер нарушает идиллию дюжине чехов. (К слову, Czech National Team пользуется поддержкой государства.) Россияне попробовали свои силы и здесь, но безрезультатно – нет у нас в стране по-настоящему «четырехлитровых» багги с моторами за 300 сил.

Итоги двух домашних гонок для россиян: шесть призовых мест, одна победа. Три года назад это был бы триумф, сегодня – обычное дело. ■



Лучший из россиян в багги-1600 Николай Жаворонков по сумме семи этапов занимает восьмую позицию.



Попытка Сергея Вахрушина чего-либо добиться в багги-4000 на машине с мотором ВАЗ завершилась неудачей.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ
8-й этап, ралли Аргентины

1. К. САЙНС (Испания, «Ситроен-Ксара») – 4:23.11;
2. С. ЛОЭБ (Франция, «Ситроен-Ксара») – 1.32;
3. Ф. ДЮВАЛЬ (Бельгия, «Форд-Фокус») – 4.23,
4. М. ХИРВОНЕН (Финляндия, «Субару-Импреза») – 8.27;
5. Х. РОВАНПЕРА (Финляндия, «Пежо-307») – 9.59;
6. Л. ПЕРЕЗ (Аргентина, «Пежо-206») – 16.24,
7. Ж. ПАНИЦЦИ (Франция, «Мицубиси-Лансер») – 17.39;
8. Г. ПОЦЦО (Аргентина, «Субару-Импреза») – 20.38.

После 8 этапов

Пилоты: 1. С. ЛОЭБ – 61;
2. П. СОЛЬБЕРГ – 44;
3–4. М. МАРТИН, К. САЙНС – по 34;
5. М. ГРОНХОЛЬМ – 32,
6. Ф. ДЮВАЛЬ – 29.

Команды: 1. «Ситроен» – 98.
2. «Форд» – 71,
3. «Субару» – 64;
4. «Пежо» – 51;
5. «Мицубиси» – 14

СЕРИЯ INDYCAR
7-й этап, Канзас-Сити

1. Б. РАЙС (США, «Джи-Форс-Хонда»);
2. В. МЕЙРА (Бразилия, «Джи-Форс-Хонда»);
3. Т. КАНААН (Бразилия, «Даллара-Хонда»).

8-й этап, Нэшвилл

1. Т. КАНААН,
2. С. ХОРНИШ (США, «Даллара-Тойота»);
3. Х. КАСТРОНЕВЕШ (Бразилия, «Даллара-Тойота»)

После 8 этапов

Пилоты: 1. Т. КАНААН – 325;
2. Д. УИЛДОН – 264;
3. Б. РАЙС – 253;
4. Х. КАСТРОНЕВЕШ – 242;
5. С. ХОРНИШ – 200;
6. С. ДИКСОН – 188.

СЕРИЯ CHAMPCAR
После 6 этапов

1. С. БУРДЭ (Франция) – 164;
2. Б. ДЖУНКЕЙРА (Бразилия) – 136,
3. П. КАРПЕНТЬЕР (Канада) – 129;
4. П. ТРЕЙСИ (Канада) – 108;
5. А. ТАЛЬЯНИ (Канада) – 103,
6. ДЖ. ВАССЕР (США) – 101; все – «Лола-Форд»

ТРОПОЙ СУСАНИНА

В Костромской области прошел четвертый этап чемпионата страны по трофи-рейдам – состязаний на абсолютном бездорожье. Спортсменам из Москвы, Петербурга, Екатеринбурга, Челябинска и Твери предложили сложнейшую трассу – полторы сотни километров за три дня. Рейд «Партизан» стартовал от камня, установленного на предполагаемом месте гибели Ивана Сусанина, близ болота, в которое народный герой завел врагов-поляков. Это болото и предстояло одолеть 25 экипажам, преимущественно на УАЗах и «тойотах».



В лидеры довольно быстро вырвался петербуржец Борис Гадасин на «Рейндж-Ровере». И его вплоть до финиша не коснулись неприятности, постигшие менее удачливых пилотов, – половина экипажей не добралась до финиша, причем пять машин увязли на последнем 385-метровом участке. Второе и третье места заняли Андрей Копылов (Екатеринбург, «Тойота-Ленд Крузер») и москвич Илья Савельев на УАЗ-31519.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

ГРАН-ПРИ ФРАНЦИИ
4 июля, Маньи-Кур, 70 кругов по 4411 м

1. М. ШУМАХЕР (Германия, «Феррари») – 1:30.18,133,
2. Ф. АЛОНСО (Испания, «Рено») – 8,3;
3. Р. БАРРИКЕЛЛО (Бразилия, «Феррари») – 31,6;
4. Я. ТРУЛЛИ (Италия, «Рено») – 32,0;
5. ДЖ. БАТТОН (Великобритания, «BAR-Хонда») – 32,4;
6. Д. КУЛТАРД (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес») – 35,5,
7. К. РАЙККОНЕН (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – 36,2;
8. Х.-П. МОНТОЯ (Колумбия, «Вильямс-БМВ») – 43,4.

ГРАН-ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ
11 июля, Сильверстоун, 60 кругов по 5141 м

1. М. ШУМАХЕР – 1:24.42,700,
2. К. РАЙККОНЕН – 2,1;
3. Р. БАРРИКЕЛЛО – 3,1;
4. ДЖ. БАТТОН – 10,6,
5. Х.-П. МОНТОЯ – 12,1;
6. ДЖ. ФИЗИКЕЛЛА (Италия, «Заубер-Петронас») – 12,8;
7. Д. КУЛТАРД – 19,6;
8. М. УЭББЕР (Австралия, «Ягуар-Форд») – 23,7.

ГРАН-ПРИ ГЕРМАНИИ
25 июля, Хоккенхайм, 66 кругов по 4574 м

1. М. ШУМАХЕР – 1:24.54,848;
2. ДЖ. БАТТОН – 8,3;
3. Ф. АЛОНСО – 16,3;
4. Д. КУЛТАРД – 19,2;
5. Х.-П. МОНТОЯ – 23,0;
6. М. УЭББЕР – 41,1;
7. А. ПИЦЦОНИЯ (Бразилия, «Вильямс-БМВ») – 41,9;
8. Т. САТО (Япония, «BAR-Хонда») – 46,8.

После 12 этапов

Пилоты: 1. М. ШУМАХЕР – 110;
2. Р. БАРРИКЕЛЛО – 74;
3. ДЖ. БАТТОН – 61;
4. Я. ТРУЛЛИ – 46;
5. Ф. АЛОНСО – 39;
6. Х.-П. МОНТОЯ – 33

Команды: 1. «Феррари» – 184;
2. «Рено» – 85;
3. BAR – 76;
4. «Вильямс» – 47;
5. «Мак-Ларен» – 37;
6. «Заубер» – 18.

444:208 – В НАШУ ПОЛЬЗУ

Организаторы Кубка «Хонда-Сивик», составляя календарь, не ограничились двумя действующими российскими трассами. В списке с самого начала значился этап в... Эстонии! Трасса Est-Ring в Пярну далека от европейских стандартов, но вполне пригодна для гонок национального масштаба.

Просто этапом Кубка дело не ограничилось. Попутно в Пярну состоялась первая матчевая встреча команд России и Финляндии. Десять пилотов с нашей стороны, семь – с финской, все выступали на одинаковых «сивиках» Type R. Вероятно, скандинавам не хватило коротких тренировок, чтобы как следует «вкатиться». Иначе невозможно объяснить, почему они потерпели столь сокрушительное поражение: счет по очкам – 444 против 208. Россияне, среди которых были такие наши звезды, как орловец Владимир Черевань и петербуржец Алексей Глебов, доминировали на всех стадиях борьбы.



Подиумы в двух зачетных заездах были за нами, а лучшим стал пилот команды «Лукойл Рейсинг» Алексей Дудукало, продолжающий лидировать и в Кубке «Хонда-Сивик».

КАЛЕНДАРЬ
ОКТЯБРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ
1–2 Чемпионат России (НГС LADA), Мячково

РАЛЛИ
2–3 Кубок России, Санкт-Петербург

КРОСС
30–31 Чемпионат России (УАЗ), Ульяновск

4x4
1–2 Кубок России по ралли-рейдам, Баха «Коломна»
22–23 Кубок России по ралли-рейдам, Баха «Жемчужина», Туапсе



ГОНКИ ПО «ЧЕРНОМУ ЯЩИКУ»

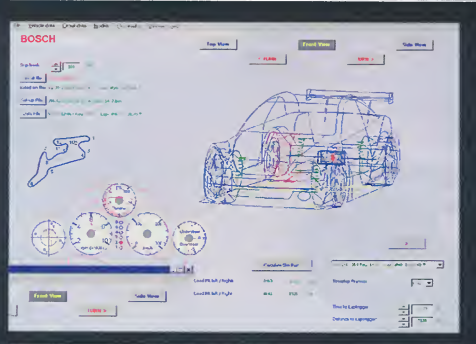
МАРК ПОДОЛЬСКИЙ | ФОТО: ВАДИМ КЛЮЧКОВ И DPPI

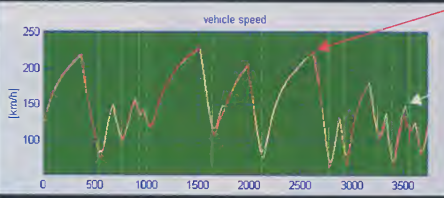
Вот уже более двадцати лет автоспорт, и прежде всего формула 1, пользуется так называемой телеметрией. Как и многое другое в мире Больших Призов – это ноу-хау, значение которого в успехе той или иной команды трудно переоценить. Собственно, под термином «телеметрия» подразумевается передача по радиоканалам каких-либо параметров от объекта измерений на «командный пункт». У нас с определениями пока нет ясности. Многие именитые родные «профи» – гонщики и даже инженеры команд – называют телеметрией другое оборудование, схожее по принципу действия с авиационными «черными ящиками». В нем важную информацию записывают, но никуда не передают, а расшифровывают уже потом, по мере надобности. Сейчас, когда борьба на трассе между ведущими пилотами идет за сотые доли секунды, очень важно знать, что происходит в ходе гонки с пилотом, автомобилем и его узлами. Применение здесь «черных ящиков» относят к числу самых эффективных. Давайте посмотрим, как работает такое оборудование.

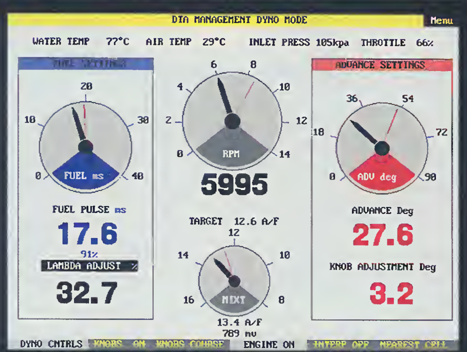
ДИСПЛЕЙ ВМЕСТО ПРИБОРОВ

Самое приемлемое его название по-русски звучит, как «Система регистрации параметров движения». Но при этом, конечно, и параметров работы двигателя. Так что если попробовать все выразить в одном понятии, полное наименование устройства будет трудновоспринимаемым.

Системы регистрации сегодня широко распространены за рубежом, их предлагает несколько известных компаний, таких как MoTeC, Stack, Bosch, PI, Magneti Marelli, XAP. Отличаясь набором датчиков и отдельными деталями, они в общем-то работают по одинаковому принципу. Основа системы – блок регистрации данных. В зависимости от модели он рассчитан на продолжитель-







Волшебные картинки с экрана ноутбука: привязка настроек шасси к трассе, сравнение расчетной и реальной характеристик, диаграмма параметров работы двигателя.

ность записи от 15 минут до 12 или даже 24 часов.

В кабине гоночного автомобиля вместо привычной нам панели приборов установлен связанный с электронным мозгом жидкокристаллический дисплей. Его программируют так, чтобы сообщать самые необходимые пилоту параметры: обороты двигателя, время прохождения круга для кольцевой трассы или спецучастков ралли, температуру и давление масла, температуру охлаждающей жидкости, номер передачи, запас хода и т. д. Число и набор параметров выбирают индивидуально, в зависимости от задач, стоящих перед гонщиком, и его пожеланий.

Откуда поступает информация? Двигатель, трансмиссия, подвеска и тормозная система оснащены штатными и дополнительными датчиками. Группа их отвечает за регистрацию параметров движения: фиксирует скорость автомобиля, угол поворота руля, продольное и поперечное ускорение, скорость вращения каждого из колес.

К системе прилагается комплект программного обеспечения для перекачки, обработки и анализа полученной информации. Оболочкой могут быть даже не самые «продвинутые» версии операционной системы Windows. Этого вполне хватает, чтобы извлечь все заложенные в оборудование возможности.

Считывается информация с блока регистрации данных через смонтированный в автомобиле разъем. К нему подсоединяют обычный ноутбук, который «высасывает» необходимые данные, после чего чистит ячейки памяти системы. Делают это, когда завершается гонка и машина заезжает в бокс команды.

ОТ ВИРТУАЛЬНОГО КРУГА К РЕАЛЬНОМУ ПОДИУМУ

Для пытливого ума и умелых рук представленное на мониторе ноутбука открывает огромную перспективу. Скажем, запись идет в ходе тестов на гоночной трассе – круг за кругом. Буквально через несколько заездов компьютер представит полную картину поведения автомобиля и пилота вкупе с информацией о времени прохождения каждого участка трассы. Программное обеспечение даже способно нарисовать траекторию (!) движения, где будет видно, как и когда гонщик поворачивал руль, нажимал на газ, до каких оборотов «крутил» двигатель, насколько эффективно тормозил. Если система «продвинутая», можно оце-

Компьютер осваивают и наши гонщики. Так настраивает двигатель своей формулы опытнейший Виктор Козанков.

нить колебания и крены автомобиля – продольные и поперечные. При этом помимо таблиц с цифрами в распоряжении инженера цветные графики. Известно множество вариантов статистической обработки записанных параметров. Буквально вся подноготная с множеством деталей у вас перед глазами!

Дальше – больше. Кроме бесценной информации для технического персонала команды, налицо еще и учебная база для пилота и тренера. Можно наложить графики прохождения одного круга на другой или, выбирая самые быстрые секторы из разных заездов, построить с помощью компьютера виртуальный идеальный круг и рассчитать время его прохождения. Еще один вариант: дать «порулить» пилоту экстракласса и продемонстрировать новичкам «эталонный круг». На точных графиках будет видно, где и как нужно было поворачивать руль, переключать передачи, тормозить и нажимать на газ.

Система позволяет определить, каких потерь времени на трассе стоит каждая ошибка пилота, на сколько он отстал, заехав на поребрик или, напротив, сколько выиграл в сравнении с эталоном, умно изменив траекторию. Можете легко сравнивать свои результаты с любыми другими, которые показывают пилоты, выступающие на автомобилях с подобными системами, или, скажем, вести статистику своих показателей на одной и той же трассе. Да, много чего можно, по существу ограничивает только протяженность суток и гоночного сезона!

Огорчает одно – специалистов, способных читать записи систем регистрации параметров движения, в стране очень мало. А тех, кто способен грамотно использовать эти записи для регулировки гоночного автомобиля, – еще меньше (в лучшем случае для настройки двигателя). Отчасти поэтому наши спортсмены и называют телеметрией «черные ящики».

Правда, где-то забрезжил рассвет: в МАДИ возрождается специализация «Автомобильный спорт» и уже работает автомобиль-лаборатория на базе дорожного «Ниссана» с регистрирующей системой Stack. Глядишь и доживем, когда не только зарубежные, но и российские спортсмены станут широко использовать это эффективное оружие. А уж от активного применения систем регистрации параметров движения и работы двигателя до настоящей телеметрии – рукой подать.



Так выглядит дисплей отечественной формулы «Лада-1600».



АПРЕЛЬСКИЕ ТЕЗИСЫ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ. ФОТО: ВАДИМ КРЮЧКОВ

«Лада-Революшн» – самая громкая премьера российского автоспорта. Этот ладный прототип на фоне европейских суперкаров, конечно, не чудо техники, но имя свое носит по праву. Только в силу иных, не связанных с конструкцией обстоятельств.

О ТЕКУЩЕМ МОМЕНТЕ

Нынешний автоспорт за рубежом – не просто многомиллиардный бизнес, а, если хотите, – составная часть национальной идеи. Кто не испытает гордости от того, что его страна строит самые быстрые и самые надежные автомобили! О производителях и говорить нечего – лучшую рекламу не придумаешь.

В лихие перестроечные годы нам было не до того – ездили на чем бог послал. Но времена меняются, и вот АвтоВАЗ решил, наконец, поддержать спортивную честь державы. Если все пойдет как задумано, то под «серебряной ладьей» окажется не только подготовка техники, но и новые соревнования, обустройство гоночных трасс. Первым шагом после постройки в апреле этого года «Лады» для кольцевых гонок стало создание Национальной гоночной серии «Лада».

РЕВОЛЮЦИОННАЯ СИТУАЦИЯ

Разработку спортпрототипа вела группа специалистов ОАО «АвтоВАЗ». Им предстояло «с листа» спроектировать современный, недорогой, достаточно быстрый кольцевой болид, но такой, чтобы мог удовлетворить запросы как неопытного, так и опытного спортсмена. Остановились на универсальном шасси, которое без труда можно трансформировать в соответствии с подготовкой гонщика. Предусмотрено три основные версии: «Лада-Юниор» (RJ) с тюнинговым двигателем ВАЗ-2112 мощностью 130 л. с., «Лада-Спорт» (RS) со специальной версией восьмиклапанного 2111 в 160 л. с. и «Лада-Суперспорт» (RSS) с мотором 2112, заряженным до 215 л. с. Адаптация под конкретный двигатель требовала соответствующих регулировок ходовой, что и было заложено в конструкцию.



Таким был спортпрототип год назад. Современный автомобиль – на фото слева.



Выставочный вариант кокпита (вверху) уступил место функциональному спортивному.



Изобилие настроек в то же время создает золотой запас, который позволяет гонщику добиться преимущества над соперниками, как принято говорить, «при прочих равных условиях». Это тоже своего рода маленькая новация: аналогичные по цене монoклассы столь серьезных регулировок шасси не предлагают. В металл и пластик пока обращена лишь «промежуточная» версия RS, остальные – на листе ватмана.

ДВИЖУЩАЯ СИЛА

Посетители прошлогоднего Московского автосалона, впервые увидевшие тогда «Ладу-Революшн», наверняка отметят, что нынешние машины, сражающиеся на кольце, заметно отличаются от выставочного экземпляра. Причиной тому – рама, вернее, недочеты при ее проектировании. Выяснили это довольно быстро. Выставочное турне (Москва–Франкфурт–Лейпциг) спортпрототипа закончилось в октябре, когда российские кольцевые трассы уже погрузились в зимнюю спячку. Чтобы не потерять сезон, машину доводили на немецком «Нюрбургринге».

Тест-пилот опробовал здесь болид в предельных режимах. и вот что выяснилось. Из-за недостаточной жесткости рамы и несовершенной геометрии подвески машина нервно вела себя на прямой (в дальнейшем все это было подтверждено расчетами). Кроме того, форсированный «до предела» мотор оказался слишком мощным для данного шасси, а посадка пилота – чересчур высокой.

Вазовцы приняли меры – первый блин ведь всегда комом. Работы хватало: пришлось полностью переделать раму и подвеску, «зажать» двигатель. Рама потянула за собой изменения компоновки и внешнего вида. Но старались не зря – в основном с недостатками удалось справиться.

Окончательный вариант выглядит так. Основа автомобиля – пространственная рама из стальных цельнотянутых труб квадратного сечения. Это не только несущий элемент, но и каркас безопасности. Поскольку при омологации крэш-тест не предусмотрен, прочность конструкции подтвердили расчетами.




Предполагалось, что систему выпуска можно будет настраивать регулировочными шайбами. Но в варианте RS от этого отказались.




Заднее антикрыло опустили ниже, сохранив тем не менее возможность регулировки.




Зеркало заднего вида переместили на боковину кузова. Не столь красиво, зато практично.




Шестнадцатиклапанный ВАЗ-2112 планируют устанавливать в будущем, а восьмиклапанный ВАЗ-2111 уже в деле.

Подвеска колес с виду самая обычная: двойные поперечные рычаги спереди и «МакФерсон» сзади. Изюминка здесь – в обилии регулировок. Благодаря эксцентрикам, выкручиваемым опорам и элементам с изменяемой жесткостью подвеску можно настроить под любую трассу и стиль езды – хватило бы терпения и умения. Так называемую телеметрию (электронный комплекс, фиксирующий основные параметры работы) в базовой комплектации на машину не устанавливают – дорого. Однако места для крепления датчиков и размещения головного блока предусмотрены – плати и пользуйся.

Как и было задумано, основная масса узлов и деталей на машине – отечественные. Исключение лишь те, что российские заводы не производят. Скажем, 17-дюймовые колеса – от тольяттинской фирмы «Слик», а покрышки на них – «Данлоп». В списке зарубежных комплектующих – тормозные механизмы, амортизаторы, сцепление, топливный бак, ШРУСы, руль, ремни безопасности, педальный блок и дисплей. Остальное делают в России – либо с нуля, либо на базе серийных изделий.

Взять, к примеру, силовой агрегат. Здесь конструкторы использовали прежние наработки в постройке раллийных и кроссовых машин. Чтобы поднять обороты и снизить потери на трение, в двигателе заменили поршни, кольца и шатуны. Для лучшего наполнения цилиндров изготовили новый распредвал, доработали каналы в головке блока, увеличили размер тарелок клапанов, установили четырехдроссельную золотниковую систему управления впуском. Степень сжатия довели до 11,3. И это далеко не все. По причине возросшей теплонапряженности пришлось отказаться от прокладки головки блока (решение эффективное, но серийных перспектив пока не имеющее – слишком высокие требования к точности обработки поверхностей) и изменить систему смазки, добавив, в частности, форсунку для охлаждения днища поршня. Сама система – с сухим картером, исключающим масляное голодание. Разумеется, усовершенствовали и алгоритм управления двигателем. Результат – максимальная мощность 160–165 л. с., крутящий момент 168 Н·м – впечатляет, но дается не даром. Стоимость готового мотора 5,8 тыс. евро, а ресурс до ревизии – порядка 700 км, то есть семь гоночных уик-эндов.

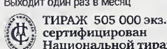
Примерно столько же служит до переборки и коробка передач. Кулачковый секвентальный механизм (обеспечивающий последовательное включение) при грамотной эксплуатации весьма надежен.

Теперь, наверное, самое примечательное: проба сил в разгаре. Гоночная «Лада» уже обживает российские трассы. В середине сезона на старте первого этапа чемпионата России было уже одиннадцать (!) машин. Революция началась! □



УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Валерий Пушков
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF
Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Вадим Крючков (зав. отд.), Антон Чуйкин (зав. отд.), Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Капушников, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
Вячеслав Субботин (зав. отд.), Евгений Борисенков, Эдуард Конон, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Бойко, Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27), Максим Приходько, Леонид Сапожников
ИНТЕРНЕТ, СПОРТ
Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отделом), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура), Илья Петрусевич (компьютерное обеспечение)
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем», тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-11
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, 978-87-23, телефакс (095) 978-00-12, 978-87-14

Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 505 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07

E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Техподдержка Kraftway тел. (095) 956-49-80

Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 33 рубля, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

АНОНС

ЧИТАЙТЕ В ОКТЯБРЬСКОМ НОМЕРЕ:



■ «Опель-Астра» и «Фольксваген-Гольф» – их спор за симпатии покупателей длится не первый год. В новом поколении этих моделей состязание, похоже, станет еще острее. Обе машины – в парном тесте ЗР.

■ «Мицубиси» имеет репутацию фирмы, знающей толк в «заряженных» версиях массовых



моделей. Здесь подспорьем «Лансеру-Эволюшн» должен стать хэтчбек «Кольт-Турбо», недавно представленный журналистам.

■ Московские автосалоны, проводимые по четным годам, иногда называют второстепенными. Между тем очередное Мотор-шоу дало возможность увидеть немало любопытных, действительно перспективных новинок.

■ Разнообразием моделей, классов и подклассов мы обязаны не только инженерам, но и маркетологам. Именно они подсказывают



новые обличья для знакомых, в общем-то, машин. Свежий пример – БМВ 1-й серии и «Ауди-А3 Спортбек» (на фото).

■ С увеличением числа иномарок в российском парке быстро растет популярность 15-дюймовых шин. На пороге зимы знакомим с достоинствами и недостатками покрышек от наиболее известных производителей.

■ Вряд ли кто-то станет спорить, что ездовые качества серийной «Волги» далеки от идеальных. Один из способов изменить их к лучшему



– подбор амортизаторов. Каких результатов он позволяет добиться, вы сможете узнать из нашего теста.

■ С необходимостью замены двигателя рано или поздно сталкиваются многие владельцы подержанных иномарок. Оказалось, эта операция таит в себе множество проблем вовсе не технических, а, как нередко бывает, бюрократических. Преодолеть их пытался герой нашей истории.

■ Встреча с полицейским автомобилем едва ли доставит удовольствие рядовому водителю, однако в оснащении этих машин есть



немало интересного, подчас неожиданного. В традиционном обозрении спецтехники – автомобили для служб охраны порядка и безопасности.

■ ОСАГО по-прежнему одна из самых злободневных тем нашей автомобильной жизни. О поправках к Закону, которые назрели, о тарифах, территориальных коэффициентах и другом наболевшем корреспондент ЗР беседует с профессором Тарачёвым – первым разработчиком закона, депутатом Госдумы.

■ О приходе зимы многие, к сожалению, узнают в тот день, когда стартер перестает реагировать на поворот ключа в замке зажигания. Новый аккумулятор, конечно, выручит –



но стоит ли второпях брать первый попавшийся? Правильно распорядиться богатым выбором поможет экспертиза, охватившая без малого три десятка батарей.

■ Содержать автомобиль чистым и опрятным по зиме нелегко. Помогут в этом специальные шампуни, пригодные для пониженных температур и сильно загрязненных поверхностей. Представляем некоторые препараты для мытья и очистки машины в холодное время года.

■ В редакционном автопарке особая роль принадлежит техничкам – на них перевозят аппаратуру, объекты испытаний, их применяют для буксировки и т. п. В этом качестве мы использовали самые разные автомобили – от щеголеватого «Ситроена-Берлинго» до могучего «Ниссана-пикап». А теперь решили обобщить накопленный опыт.

■ Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.



К ВАМ ЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»

СТЕПАН МИХАЛКОВ, режиссер, продюсер, ресторатор:

«Водить машину учился очень давно. Правда, с первого раза на «права» не сдал, завалил теорию. И это несмотря на то, что «За рулем» всегда был в нашем доме… Каюсь, до это считал: хватит того, что с практикой у меня отлично – я ведь с детства за рулем! Зато вторая попытка оказалась удачной. Не только Правила дорожного движения – даже устройство двигателя выучил.

Журнал «За рулем» – хороший наставник по всем автомобильным дисциплинам, не только для начинающих, но и для «продвинутых». Жаль, сейчас по Москве невозможно ездить, как в те времена, когда я познакомился с журналом. Для своих поездок, чтобы насладиться автомобилем и скоростью, выбираю раннее утро в субботу или воскресенье».

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ (с. 196): 2, 5, 9, 12, 16, 20, 23, 25

I. В данной ситуации Правила не запрещают движение задним ходом, так как разметка 1.17 и знак 5.14 обозначают стоянку такси, а выезд с прилегающей территории (в данном случае – АЗС) не является перекрестком (пункты 8.11 и 8.12). При этом пункт 8.2 ПДД обязывает водителей при выезде с прилегающей территории уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней.

II. При таком расположении места остановки пункт 14.6 Правил требует от водителя уступить дорогу только пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки трамваю или от него. Поскольку в данный момент трамваи находятся в движении, пассажиры трамвая № 2 должны ожидать, пока он остановится, и только тогда выходить на проезжую часть (пункт 4.8). В то же время пассажиры трамвая № 1, выйдя на проезжую часть, должны освободить ее, а водители обязаны им эту возможность предоставить (пункт 14.1).

III. В данном случае расстояние до пассажиров значения не имеет, равно как и ширина полосы движения. Остановка на пешеходном переходе (обозначенном знаками 5.16.1 и 5.16.2) запрещена пунктом 12.4 Правил.

IV. Знак 3.22 запрещает обгон только грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны. В то же время опознавательные знаки на тракторах – «Тихоходное транспортное средство» означают, что предприятие-изготовитель лимитировало их конструктивную скорость величиной, которая не может быть более 30 км/ч. Превышать ее запрещает пункт 10.5 ПДД.

V. Исходя из положений пункта 8.5 Правил, при разметке 1.18 поворот налево и разворот должны осуществляться с соответствующей полосы проезжей части. При этом выезд на трамвайные пути запрещен. Однако, поскольку разметка 1.18 указывает разрешенные направления движения по полосам только на данном перекрестке, в действиях водителя грузового автомобиля, выполняющего, в отличие от водителя легкового, маневр вне пределов перекрестка, нарушений нет. Хотя знак 3.3 «Движение механических транспортных средств запрещено» не распространяется на мопеды (см. определение термина в п. 1.2), пункт 24.3 ПДД запрещает их водителям поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением или имеющих более одной полосы для движения в данном направлении.

VI. Водители транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета не имеют права игнорировать сигналы регулировщика (пункт 3.1 ПДД), а в данном случае это дежурный по переезду. Такое его положение запрещает движение через переезд (пункт 15.3).

VII. Пункт 20.2 Правил запрещает перевозку людей в буксируемом автобусе.

VIII. Несмотря на наличие знаков приоритета, указанный перекресток регулируемый (п. 13.3 ПДД), поэтому водители должны руководствоваться сигналами регулировщика (диск с красным световозвращателем может использоваться наряду с жезлом). В соответствии с пунктом 6.10 Правил показанный сигнал разрешает движение в намеченных направлениях обоим водителям, однако в соответствии с пунктом 13.6 конфликт в этой ситуации разрешается в пользу трамвая.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Для получения гонорара просим авторов указывать фамилию, полные имя и отчество, дату и место рождения, адрес с почтовым индексом, серию и номер паспорта, кем и когда выдан, номера ИНН и свидетельства государственного пенсионного страхования, контактный телефон.